29 OCT. 1975

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa
BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 10

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

TROISIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION DE 1893

VOLUME XXVI.

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1893

☞Voir aussi la liste numérique, page 3.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

TROISIÈME SESSION, SEPTIÈME PARLEMENT, 1893.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p.i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 3.

A

Accise, etc 6
Affaires des sauvages, Rapport annuel sur les. 14
Agents des finances en Angleterre.....(p.i.) 53
Agriculture, Rapport annuel de l'..... 7
Archives du Canada..... 7*a*
Assurances, Rapport annuel sur les..... 4
Assurances, Compagnies d'.....4*a*, 4*b*
Auditeur général, Rapport annuel de l'..... 1

B

Banques, Balances non réclamées dans les.... 3*a*
Banques chartées 3
Baptêmes, mariages et sépultures.....(p.i.) 75
Bateaux à vapeur, Inspection des.. 11
Bétail canadien, Interdiction du... 50
Betteraves, Sucre de..... .....(p.i.) 34
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel.. 17
Bonne-Espérance, Officier des pêcheries pour (p.i.)..... 20*h*
Britannique Canadienne, Compagnie de prêts et de placements ....(p.i.) 55
Budget. 2
Budget supplémentaire. 2

C

Canal Welland .....(p.i.) 76
Canaux, Statistique des..... ... 9*a*
Caron, sir A. P., Accusations contre 27
Chemins de fer et canaux, Rapport annuel sur les..... 9
Chemins de fer, Statistique des 9*b*
Chemin de fer Canadien du Pacifique 30
Chemin de fer Canadien du Pacifique, Terres vendues par le 30*a*
Chevaux, Commerce des 2*d*
Choléra, Prévention du.....(p.i.) 65
Colombie-Britannique, Commission des pêcheries de la..... .... 10*c*

C

Colombie-Britannique, Station de la Quarantaine de la.. .. ..(p.i.) 68
Commandant, Certificat du, Protection des pêcheries .....(p.i.) 20*i*
Commerce et ouvertures de commerce..... 2*e*
Commissions aux officiers publics..... 31
Commission géologique, Rapport de la... ... 13*a*
Commerce et navigation, Rapport annuel.... 5
Commission royale, Sir A. P. Caron..... 27
Commission royale, Trafic des boissons..(p.i.) 67
Comptes publics, Rapport annuel sur les..... 2
Conférence à Washington..... 52
Conférence, Canada et Terreneuve..... 20*d*
Cosgrove, John J .. ..(p.i.) 21*b*

D

Dépenses imprévues..... ... .(p.i.) 23
Directeur général des postes, Rapport annuel du 12
Diverses dépenses imprévues.....(p.i.) 23
Dividendes impayés dans les banques..... . 3*a*
Douanes, Département des .....(p.i.) 41
Douane, de Montréal..... .....(p.i.) 77

E

Echiquier, Cour de l', Règles 25
Ellis, Wm.. . . . . (p.i.) 76
Esquimalt, Défenses d' 32
Etat de force, Milice..... ... . 19*a*
Exportations et importations..... (p.i.) 64

F

Falsification des substances alimentaires..... 6*b*
Fer en gueuse.. .. .. .36, 37*a*, 37*b*
Fermes expérimentales, Rapport annuel..... 7*b*
Fermes expérimentales, Rapports. ....(p.i.) 40
Finances en Angleterre, Agents des... .(p.i.) 53
France, Traité avec la. 51, 51*a*, 51*b*, 51*c*
Fromage... ....(p.i.) 70
Frontières de Québec... 43

G

Gouverneur général 49, 69
Gouverneur général, Mandats du 22
Gratifications de pêche.....(p.i.) 20, 20*a*, 20*b*, 20*l*

H

Hackett, Edward ..... (p.i.) 48
Harkaway, Bureau de poste de.... ....(p.i.) 59*a*
Herchmer, Lawrence, Accusations contre (p.i.) 47
Homard, Industrie du 10*d*
Huîtres, Pêche des, du Canada 10*d*

I

Ile du Prince-Edouard, Tunnel de l'.....(p.i.) 58
Importations et exportations.....(p.i.) 54
Impressions et papeterie publiques..... 16*d*
Industrie du homard 10*d*
Inspection des bateaux à vapeur..... 11
Intercolonial, Chemin de fer :
Atkinson, C. A.....(p.i.) 26*c*
Dépenses d'exploitation..... 26*a*
Horaire des trains de voyageurs.....(p.i.) 26
Privilèges de circulation.....(p.i.) 26*d*
Revenu 26*b*
Interdiction du bétail canadien..... 50
Intérieur, Rapport annuel..... 13

J

Justice, Rapport annuel de la 18

K

Kingston, Pénitencier de ..... (p.i.) 38

L

Labrie, Chas. I .....(p.i.) 60
Lesage, Edouard.....(p.i.) 21*a*
Lurcher, Batture.....(p.i.) 72

M

Manitoba, Acte des écoles du. 33, 33*a*, 33*b*, 33*c*, 33*d*
Marine et Pêcheries, Rapport annuel..... 10
Milice et Défense, Rapport annuel..... 19
Milice, Etat de force..... 19*a*
Mines et minéraux..... 63
Murphy, O. E .....(p.i.) 66

Mc

McDougall, Lauchlin.....(p.i.) 73
McGreevy, R. H.....(p.i.) 66
McIntyre, Maître de poste.....(p.i.) 21
McNamee et Cie.....(p.i.) 71

N

Nord-Ouest, Police à cheval du 15
Notre-Dame du Rosaire, Bureau de poste de (p.i.)..... 59

O

Obligations et garanties..... (p.i.) 36
Officiers publics, Commissions des..... 31
Ontario-central, Chemin de fer de l'.....(p.i.) 62

P

Pêche, Gratifications de..... (p.i.) 20, 20*a*, 20*b*, 20*l*
Pêche, Permis de.....(p.i.) 54
Pêches, Relevés des, et rapports des inspecteurs..... 10*a*
Pêcheurs canadiens, Traitement enduré par les .....(p.i.) 20*j*
Pêcheries, Commission des, Colombie-Britannique 10*c*

P

Pêcheries, Gardiens des ..... (p.i.) 20*k*
Pêcheries, Officier des, à Bonne-Espérance (p.i.) 20*h*
Pêcheries, Protection des, Certificat du commandant.....(p.i.) 20*i*
Pensions du Service civil 28
Permis aux navires de pêche des E.-U...(p.i.) 54
Petite vérole dans la Colombie-Britannique (p.i.) .....(p.i.) 56
Poids, Mesures et Gaz..... 6*a*
Police à cheval, Rapport annuel 15
Ponceaux sur les chemins de fer.....(p.i.). 61
Pont sur la rivière Richelieu .....(p.i.) 44
Prosser, Wm..... (p.i.) 20*c*

Q

Quadra, Steamer. ..... (p.i.) 74
Quarantaine, Station de, Colombie-Britannique ..... (p.i.) 68
Québec, Frontières de. 43
Québec-Oriental, Chemin de fer.....(p.i.) 45

R

Recensement du Canada, 1890-91 ..... Vol. A.
Recensement du Canada, 1890-91.....(p.i.) 46, 46*a*
Recettes et paiements...(p.i.) 24, 24*a*, 24*b*, 24*c*, 24*d*
Règles de la Cour de l'Echiquier..... 25
Relations commerciales, Canada..... 2*c*
Relevés des pêches et rapports des inspecteurs 10*a*
Réseau télégraphique de l'Empire 35
Revenu de l'intérieur, Rapport annuel sur le. 6
Richelieu, Pont sur la rivière.....(p.i.) 44
Rouleau, F. F.....(p.i.) 20*g*

S

Saint Sébastien, Bureau de poste de.....(p.i.) 59*b*
Sauvages, Rapport annuel sur les affaires des. 14
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du..... 16
Service civil, Conseil des examinateurs du.... 16*b*
Service civil, Examens du .....(p.i.) 39
Service civil, Liste du. 16*a*
Service civil, Pensions du 28
Soulanges, Canal de.....(p.i.) 42
Statistique criminelle..... 7*c*
Statistique des canaux..... 9*a*
Substances alimentaires, Falsification des.... 6*b*
Sucre de betteraves.....(p.i.) 34

T

Terreneuve, Acte de la boitte 20*e*
Terreneuve et du Canada, Commerce de..... 20*f*
Terreneuve et du Canada, Conférence de..... 20*d*
Terreneuve, Pêcheurs de.....(p.i.) 20*j*
Terres fédérales..... 29
Traité avec la France.....51, 51*a*, 51*b*, 51*c*
Travaux publics, Rapport annuel sur les.... 8
Trudeau, T..... (p.i.) 28*a*
Tunnel entre l'I.P.-E. et la terre ferme..(p.i.) 58

U

Unions ouvrières..... (p.i.) 57

W

Washington, Conférence de..... 52
Welland, Canal.....(p.i.) 76
Wetmore, Rapport du juge.....(p.i.) 47

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

CONTENU DU VOLUME A.

Recensement du Canada, 1890-91. Premier volume.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 1.

1. Rapport de l'auditeur général sur les comptes des crédits de l'exercice terminé le 30 juin 1892. Présenté le 27 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présentés le 27 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster. 2*a*. Budget pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1894 ; présenté le 30 janvier 1893. 2*b*. Budget supplémentaire pour l'exercice se terminant le 30 juin 1893 ; présenté le 17 février 1893. 2-1*b**. Nouveau budjet supplémentaire pour l'exercice se terminant le 30 juin 1893 ; présenté le 16 mars 1893. 2*c*. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1894 ; présenté le 27 mars 1893.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

2*d*. Commerce avec la Grande-Bretagne—Chevaux.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

2*e*. Relations commerciales du Canada, n° 1. Rapports sur le commerce et les ouvertures de commerce dans la Grande-Bretagne et les autres pays, jusqu'au 31 décembre 1892.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

3. Liste des actionnaires dans les banques chartées du Canada, au 31 décembre 1892. Présentée le 24 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 3.

3*a*. Rapport sur les dividendes restant impayés, et montants ou soldes au sujet desquels il n'y a eu aucune transaction, ou sur lesquels aucun intérêt n'a été payé depuis cinq ans ou plus avant le 31 décembre 1892, dans les banques chartées du Canada.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1892.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*a*. Relevé préliminaire des opérations des compagnies canadiennes d'assurances sur la vie pour l'année finissant le 31 décembre 1892. Présenté le 20 février 1893, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*b*. Relevé des états des compagnies d'assurances au Canada pour l'année finissant le 31 décembre 1892.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 4.

5. Tableaux du commerce et de la navigation pour l'exercice terminé le 30 juin 1892. Présentés le 27 janvier 1893, par M. Wood (Brockville)..*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

6. Revenus de l'intérieur du Canada. Partie I, accise, etc., pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présentée le 26 janvier 1893, par M. Wood (Brockville).
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

6*a*. Revenus de l'intérieur du Canada. Partie II, Inspection des poids et mesures et du gaz, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

6*b*. Revenus de l'intérieur du Canada. Partie III, Falsification des substances alimentaires, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présentée le 27 janvier 1893, par M. Wood (Brockville).
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 5.

7. Rapport du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année civile 1892. Présenté le 23 février 1893, par l'honorable G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7*a*. Rapport sur les archives du Canada 1892...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7*b*. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1892. Présenté le 20 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7*c*. Statistique criminelle pour l'année 1892....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 6.

8. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présenté le 20 février 1893, par l'honorable J. A. Ouimet.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9 Rapport annuel du ministre des chemins de fer et des canaux, pour le dernier exercice, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892. Présenté le 10 février 1893, par l'honorable J. G. Haggart.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9*a*. Statistique des canaux pour la saison de navigation de 1892. Présentée le 10 février 1893, par l'honorable J. G. Haggart.. .....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

9*b*. Statistique des chemins de fer, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, pour 1892. Présentée le 29 mars 1893, par l'honorable J. G. Haggart.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 7.

10. Rapport annuel du département de la marine et des pêcheries pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présenté le 27 janvier 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

10*a*. Relevés des pêches et rapports des inspecteurs pour l'année 1892.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

10*b*. Rapport sur la pêche des huîtres du Canada, 1892. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable J. Costigan.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

10*c*. Rapport de la Commission des pêcheries de la Colombie-Britannique, 1892.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session

10*d*. Rapport sur l'industrie du homard au Canada, 1892.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 8.

11. Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile finissant le 31 décembre 1892... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

12. Rapport du directeur général des postes du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présenté le 3 février 1893, par sir A. P. Caron....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 8—*Fin.*

13. Rapport annuel du département de l'intérieur, pour l'année 1892. Présenté le 22 mars 1893, par l'honorable T. M. Daly.. ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13*a*. Rapport sommaire du département de la Commission Géologique pour l'année 1892.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 9.

14. Rapport annuel du departement des affaires des sauvages pour l'année finissant le 31 décembre 1892. Présenté le 7 mars 1893, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1892. Présenté le 3 mars 1893, par l'honorable W. B. Ives..... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1892. Présenté le 6 mars 1893, par l'honorable J. Costigan. .*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*a*. Liste du service civil du Canada, 1892. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

16*b*. Rapport du conseil des examinateurs du service civil pour l'année terminée le 31 décembre 1892. Présenté le 29 mars 1893, par l'honorable J. C. Patterson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

16*d*. Rapport annuel du département de l'imprimerie et de la papeterie publiques du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892, avec un rapport partiel sur ces services durant le semestre terminé le 31 décembre 1892. Présenté le 28 février 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté le 26 janvier 1893, par M. l'Orateur..... ..... . *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

CONTENU DU VOLUME 10.

18. Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892. Présenté le 27 janvier 1893, par sir John Thompson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport annuel du département de la milice et de la défense du Canada, pour le semestre terminé le 30 juin 1892. Présenté le 31 janvier 1893, par l'honorable J. C. Patterson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19*a*. Etat de force de la milice active pour l'exercice 1893-94. Présenté le 25 mars 1893, par l'honorable J. C. Patterson.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

20. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 mars 1892—Etat donnant les noms et le nombre d'hommes et d'armateurs qui ont demandé, sans les obtenir, des primes de pêche en 1889, 1890 et 1891, les raisons pourquoi ils ne les ont pas obtenues, et si, dans certains cas, elles ont été accordées après avoir été refusées tout d'abord ; aussi, les noms et les montants des primes et les raisons pour lesquelles elles ont ainsi été accordées par la suite. Aussi, copie de tous papiers et correspondance depuis 1888, concernant le système des primes et les demandes accordées et refusées. Présentée le 27 janvier 1893.—*M. Bowers*..... . ... *Pas imprimée.*

20*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 mai 1891—Etat comparatif pour les années 1882 à 1891 inclusivement (par province), du :—(*a.*) Nombre total de réclamations pour primes de pêche reçues par le département. (*b.*) Nombre total de réclamations pour primes de pêche reçues par le département, payées. (*c.*) Nombre de navires, tonnage et nombre d'hommes ayant droit à la prime, chaque année. (*d.*) Nombre de bateaux à qui des primes ont été données et le nombre d'hommes employés à la pêche qui ont reçu la prime. (*e.*) Nombre total d'hommes qui ont reçu la prime. (*f.*) Montant total des primes payées annuellement. Présentée le 30 janvier 1893.—*M. Flint* ....*Pas imprimée.*

20*b*. Etat concernant les paiements de primes de pêche pour 1891-92, tel que requis par le chapitre 97 des Statuts revisés du Canada. Présenté le 6 février 1893, par l'honorable J. Costigan. . .*Pas imprimé.*

VOLUME 10—*Suite.*

20c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 mai 1892—Copie de toute correspondance, papiers et rapports concernant l'enquête sur la conduite de William Prosser, gardien de pêcheries pour le district faisant front au comté d'Essex, sur le lac Erié, et son renvoi d'office. Présentée le 8 février 1893.—*M. Allan* ..... *Pas imprimée.*

20d. Copie des délibérations de la conférence qui a eu lieu récemment entre les délégués des gouvernements du Canada et de Terreneuve sur la question des pêcheries et autres questions entre les deux gouvernements. Présentée le 8 février 1893, par sir John Thompson.
Imprimée pour les documents de la session seulement.

20e. Documents additionnels au sujet de la mise en vigueur contre les vaisseaux canadiens par le gouvernement de Terreneuve de l'Acte de Terreneuve concernant la vente de la boitte aux navires de pêche étrangers. Présentés le 9 février 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimés pour les documents de la session seulement.

20f. Documents additionnels concernant les différentes questions pendantes entre la Puissance du Canada et la colonie de Terreneuve. Présentés le 13 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimés pour les documents de la session seulement.

20g. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 juillet 1891—Copie de tous documents, requêtes et lettres relativement au droit de pêche de F.F. Rouleau, écuier, avocat, de Rimouski, que lui et ses prédécesseurs ont toujours exercé sur sa propriété à Rimouski. Présentée le 13 mars 1893.—*M. Choquette* ..... *Pas imprimée.*

20h. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance entre le gouvernement et la chambre de commerce de Québec, relative à la nomination d'un officier des pêcheries, en remplacement de M. H. Whitely pour la division de Bonne-Espérance, de Chécatica à Blanc-Sablon. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Joncas* ..... *Pas imprimée.*

20i. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893—Copie du certificat de compétence obtenu par chacun des commandants suivants des navires qui ont fait le service de la protection des pêcheries durant la dernière saison, savoir : Commandant O. G. V. Spain, "Acadia"; W. H. Kent, "Agnes Macdonald"; E. Dunn, "Bayfield"; Geo. M. May, "Constance"; J. H. Pratt, "Dream"; Wm. Wakeham, "La Canadienne"; A. Finlayson, "Stanley"; C. T. Knowlton, "Vigilant." Présentée le 29 mars 1893.—*M. McMullen* ..... *Pas imprimée.*

20j. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 mars 1893—Copie de tous documents, rapports et correspondance entre le gouvernement et la chambre de commerce de Québec ou toute autre personne, relatifs au traitement que reçoivent les pêcheurs canadiens de la part des pêcheurs de Terreneuve le long des côtes du Labrador canadien. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Joncas* ..... *Pas imprimée.*

20k. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 mars 1893 : 1. Copie des instructions expédiées aux gardes-pêche des comtés de Berthier, Maskinongé, Saint-Maurice, Champlain, Nicolet, Yamaska et Richelieu, depuis le 1er janvier 1892, et de toute correspondance échangée à ce sujet, soit entre le gouvernement et les dits gardes-pêche, soit entre le gouvernement et toute autre personne, depuis le 1er janvier 1892 jusqu'à cette date, au sujet des dites instructions et de leur mise en force. 2. Etat des licences de pêche émises dans les comtés ci-dessus durant les années 1891 et 1892, séparément. 3. Etat de la quantité et de la valeur des différentes sortes de poissons pris dans les dits comtés séparément durant les années 1891 et 1892. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Bruneau* ..... *Pas imprimée.*

20l. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Relevé de toutes les personnes qui ont reçu des primes de pêche dans les comtés de Victoria et de Guysboro', N.-E., en 1892, et du montant payé à chacune. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Fraser* ..... *Pas imprimée.*

21. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mai 1892—Copie de toutes lettres, papiers, pétitions, demandes et autres documents concernant la destitution du directeur de poste de McIntyre et la nomination de son successeur. Présentée le 27 janvier 1893.—*M. Landerkin.*
Pas imprimée.

VOLUME 10—*Suite.*

21*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de toutes lettres, correspondances, requêtes et autres documents reçus et échangés par le gouvernement concernant la destitution d'Edouard Lesage, directeur de poste de la paroisse de Saint-Léon, dans le comté de Maskinongé, et aussi, concernant la nomination ou les nominations faites pour remplir la charge depuis que l'ancien titulaire a été démis. Présentée le 16 mars 1893.—*M. Legris.*

Pas imprimée.

21*b*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 mars 1893—Copie de l'ordre en conseil en vertu duquel John J. Cosgrove a été destitué de son emploi dans le département du revenu de l'intérieur, ainsi que copie de la dénonciation, de la preuve et des autres pièces relatives à cette destitution. Présentée le 23 mars 1893.—*Honorable M. O'Donohue.*

Pas imprimée.

22. Relevé des mandats émis par le gouverneur général depuis la dernière session du parlement, conformément à l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition, article 32, paragraphe *b*. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable G.E. Foster.....*Imprimé pour la distribution seulement.*

23. Etat des dépenses à compte de dépenses diverses imprévues. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster .....*Pas imprimé.*

24. Relevé pour dix jours des recettes et dépenses du Canada, du 11 au 20 janvier 1892, et du 11 au 20 janvier 1893. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster .....*Pas imprimé.*

24*a*. Relevé des recettes et dépenses du Canada pour 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 31 janvier. Présenté le 6 février 1893, par l'honorable G. E. Foster .....*Pas imprimé.*

24*b*. Relevé des recettes et paiements du Canada, 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 10 février. Présenté le 17 février 1893, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimé.*

24*c*. Relevé des recettes et paiements du Canada, 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 10 mars. Présenté le 15 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster .....*Pas imprimé.*

24*d*. Relevé des recettes et paiements du Canada, 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 20 mars. Présenté le 21 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster .....*Pas imprimé.*

25. Règles de la Cour d'Echiquier du Canada au sujet de toute procédure à prendre en cette cour pour attaquer en nullité tout brevet d'invention décerné sous l'autorité de l'*Acte des Brevets.* Présentées le 27 février 1893, par l'honorable J. Costigan.

Imprimées pour les documents de la session seulement.

26. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 juillet 1892—Copie du dernier horaire adopté pour les trains de voyageurs sur l'Intercolonial. Présentée le 30 janvier 1893.—*Honorable M. Power* .....*Pas imprimé.*

26*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Relevé des frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial pendant les exercices 1890-91 et 1891-92, et depuis le 1er juillet 1892 jusqu'au 31 décembre inclusivement, sous les chefs suivants :—Force motrice, dépenses pour wagons, entretien de la voie et des travaux d'art, dépenses pour gares, frais généraux, nombre de milles parcourus par les wagons. Présentée le 27 février 1893.—*Sir Hector Langevin.*

Imprimée pour la distribution seulement.

26*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Etat donnant les recettes du chemin de fer Intercolonial pendant les exercices 1890-91 et 1891-92, et depuis le 1er juillet 1892 jusqu'au 31 décembre inclusivement, sous les chefs suivants :—Voyageurs, fret, malles et divers ; et donnant aussi le nombre de voyageurs et de tonnes de fret transportés durant les susdits exercices. Présentée le 27 février 1893.—*Sir Hector Langevin* .....*Imprimée pour la distribution seulement.*

26*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893—Copie de toute correspondance, rapports et autres documents concernant la réduction de C. A. Atkinson du rang de chef de train à celui de serre-freins, au mois d'octobre 1886, ou vers ce temps. Présentée mars 1893.—*M. Wood (Westmorland.)*.....*Pas imprimée*

VOLUME 10—*Fin.*

26*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1892.—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance concernant les privilèges de circulation accordés au chemin de fer du Pacifique sur la ligne de l'Intercolonial entre Halifax et Saint-Jean, et copie de toutes conventions intervenues entre le Pacifique Canadien et l'Intercolonial ou aucun département ou fonctionnaire du gouvernement canadien concernant les privilèges de circulation accordés au Pacifique Canadien sur la ligne de l'Intercolonial et les paiements à faire pour cet objet; et aussi, copie de toutes conventions au sujet de paiements à être faits par l'Intercolonial au Pacifique Canadien pour les wagons et locomotives mis en circulation par ce dernier sur la ligne de l'Intercolonial. Présentée le 1er avril 1893.—*M. Davies*..... *Pas imprimée.*

27. Copie du rapport des commissaires nommés par une commission royale afin de recevoir les témoignages au sujet de la vérité ou de la fausseté de certaines accusations portées contre sir Adolphe Caron, député à la Chambre des communes et membre du Conseil privé pour le Canada, avec copies des dépositions et des pièces justificatives y ayant rapport. Présentée le 6 février 1893, par sir John Thompson..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 11.

28. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, donnant le nom et le rang de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination, etc., pendant l'année expirée le 31 décembre 1892. Présenté le 7 février 1893, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour les documents de la session seulement.

28*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance, papiers ou ordres en conseil concernant la mise à la retraite de M. Trudeau, ci-devant sous-ministre des chemins de fer et canaux. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Edgar*..... *Pas imprimée.*

29. Ordres en conseil de 1892, concernant le département de l'intérieur, conformément à la clause 91 de l'Acte des Terres Fédérales, chap. 54, Statuts Revisés du Canada. Présentés le 9 février 1893, par l'honorable T. M. Daly..... *Imprimés pour les documents de la session seulement.*

30. Réponse en vertu de la résolution du 20 février 1882, en tant qu'elle a été fournie par le département de l'intérieur, concernant la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable T. M. Daly ... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

30*a*. Liste de toutes terres vendues par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, du 1er octobre 1891 au 1er octobre dernier. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimée pour les documents de la session seulement.

31. Liste des fonctionnaires publics auxquels des commissions ont été délivrées aux termes du chapitre 19 des Statuts Revisés du Canada, pendant l'année 1892. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable J. Costigan..... *Imprimée dans le nº 16.*

32. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 mars 1892—Copie de toute correspondance entre le gouvernement impérial et celui du Canada au sujet des fortifications d'Esquimalt. Présentée le 10 février 1893.—*M. Laurier.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

33. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de toutes pétitions, mémoires, appels et autres documents adressés à Son Excellence en conseil depuis le 15 mars 1892, concernant les Actes des Ecoles du Manitoba de 1890, la clause 22 de l' "Acte du Manitoba" et la clause 93 de l' "Acte de l'Amérique Britannique du Nord"; aussi, copie de tous rapports au conseil et ordres en conseil sur le même sujet; aussi, copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 10 février 1893.—*M. LaRivière.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

33*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie du jugement du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté dans l'appel de Barrett *vs* la cité de Winnipeg, communément appelé "Cause des Ecoles du Manitoba"; aussi, copie de tous factums, rapports et autres documents à ce sujet. Présentée le 14 février 1893. *M. LaRivière*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 11—*Suite.*

33*b*. Autre réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie du jugement du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté dans l'appel de Barrett *vs* la cité de Winnipeg, communément appelé "Cause des Ecoles du Manitoba"; aussi, copie de tous factums, rapports et autres documents à ce sujet. Présentée le 20 février 1893.—*M. LaRivière* .... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

33*c*. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893, concernant les actes des écoles du Manitoba, de 1890, ainsi que la copie certifiée du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 22 février 1893, touchant le règlement d'importantes questions légales relatives à certains statuts de la province du Manitoba au sujet de l'éducation. Présentée le 1er mars 1893.—*M. LaRivière*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

33*d*. Réponse partielle à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 février 1893 : 1. Copie des délibérations, résolutions et ordonnances de l'ancien conseil d'Assiniboïa se rapportant aux matières d'éducation dans les limites de sa juridiction telle qu'existant sur les bords de la rivière Rouge avant la création de la province du Manitoba. 2. Un état des sommes payées par le dit conseil d'Assiniboïa pour le maintien des écoles, indiquant les personnes auxquelles ces paiements ont été faits, les écoles pour lesquelles ces sommes ont été payées, et la dénomination religieuse à laquelle appartenaient ces écoles. 3. Un état des sommes payées par la Compagnie de la Baie-d'Hudson ou par ses agents, aux écoles alors existantes dans les territoires formant aujourd'hui la province du Manitoba. 4. Copie de tous mémoires et instructions ayant servi de base aux négociations à l'issue desquelles le Manitoba est devenu l'une des provinces de la confédération, avec une copie des minutes des délibérations des personnes chargées de part et d'autre d'établir les conditions de la création de la province du Manitoba et de son entrée dans la confédération, et aussi une copie de tous mémoires, rapports ou ordres en conseil constatant ces conditions d'entrée ou ayant servi de base à la préparation de l'Acte du Manitoba. 5. Copie des dépêches et des instructions du gouvernement impérial au gouvernement du Canada au sujet de l'entrée de la province du Manitoba dans la confédération, y compris les recommandations du gouvernement impérial concernant les droits et les privilèges de la population de ces territoires et les garanties et la protection à être accordées aux droits acquis, aux biens, aux coutumes et aux institutions de cette population par le gouvernement du Canada dans le règlement des difficultés qui marquèrent cette période de l'histoire de l'Ouest canadien. 6. Copie des actes passés par la législature du Manitoba relativement à l'éducation dans cette province, notamment le premier acte passé touchant cette matière après l'entrée de la dite province dans la confédération, et les lois existantes sur cette même matière dans la dite province immédiatement avant l'adoption des actes de 1890, concernant les écoles publiques et concernant le département de l'éducation. 7. Copie de tous règlements concernant les écoles passés par le gouvernement du Manitoba par l'*Advisory Board* en vertu des lois adoptées en 1890 par la législature du Manitoba concernant les écoles publiques et le département de l'éducation. 8. Copie de toutes correspondances, pétitions, mémoires, résolutions, brefs, factums, jugements (tant en première instance qu'en appel à tous les degrés) se rapportant aux lois scolaires de la dite province du Manitoba, depuis le 1er juin 1890, et aux réclamations des catholiques à ce sujet ; aussi, copie de tous rapports au Conseil privé et de tous ordres en conseil se rapportant au même sujet, depuis la même date. Présentée le 30 mars 1893—*Honorable M. Bernier*. ..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

34. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 avril 1892—Copie des instructions adressées au professeur Saunders, lorsqu'il a été chargé d'étudier la question de la culture de la betterave à sucre et de la fabrication du sucre de betterave en Canada, ou depuis cette date jusqu'à celle à laquelle son rapport a été soumis à cette honorable Chambre.—Présentée le 10 février 1893. *M. Beausoleil*. .... *Pas imprimée.*

35. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de toute correspondance, documents, rapports et ordres en conseil concernant une certaine commission devant s'enquérir des moyens les plus pratiques de compléter le réseau télégraphique de l'empire. Présentée le 10 février 1893.—*Sir H. Langevin.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

36. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat depuis le dernier relevé de 1892 soumis au parlement du Canada, en conformité de la clause 23, chap. 19 des Statuts Revisés du Canada. Présenté le 13 février 1893, par l'honorable J. Costigan.

Pas imprimé.

VOLUME 11—*Suite.*

37. Etat donnant la quantité de fer en gueuse fabriquée en Canada et la prime payée depuis la date du dernier rapport à la Chambre en date du 16 mars 1892.—Présenté le 16 février 1893, par M. Wallace..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

37*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Etat indiquant la quantité de fer en gueuse manufacturée en Canada de 1870 à 1880 inclusivement, et la prime payée (s'il en est) pendant ces années. Aussi, la quantité de fer en gueuse importée respectivement de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, et la quantité totale importée durant ces années. Présentée le 28 février 1893.—*M. Macdonald* (*Huron.*)
Imprimée pour les documents de la session seulement.

37*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Etat donnant la quantité de fer en gueuse produite en Canada de 1881 à 1892 inclusivement, et la prime payée, chacune de ces années, pour cette production. Présentée le 13 mars 1893.—*M. McMullen.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

38. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de la preuve faite devant M. James G. Moylan, inspecteur des pénitenciers, lors de l'enquête ou des enquêtes faites par ce fonctionnaire au pénitencier de Kingston, l'an dernier, à la suite desquelles certains employés de cette institution ont été destitués ou ont donné leur démission. Présentée le 22 février 1893.—*M. Somerville*..... *Pas imprimée.*

39. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie des questions et des sujets soumis aux candidats qui se sont présentés pour l'examen préliminaire ou de qualification, ou pour les deux, lors du dernier examen pour le service civil. Présentée le 23 février 1893.—*Sir Hector Langevin*..... *Pas imprimée.*

40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes du 20 février 1893—Etat indiquant le nombre de rapports au sujet des fermes expérimentales publiés pour l'année 1891, le nombre publié respectivement en anglais et en français, le nombre alloué à chaque membre de la Chambre des communes et du Sénat, et le nombre restant en mains. Présentée le 24 février 1893.—*M. Grieve*..*Pas imprimée.*

41. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie de tout rapport fait au conseil par l'honorable J. A. Chapleau, alors qu'il était ministre des douanes, sur la réorganisation du département des douanes, ou recommandant des changements dans ce département. Présentée le 24 février 1892—*M. Landerkin.*
Pas imprimée.

42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 février 1893—Liste donnant les noms de tous les soumissionnaires pour la section huit du canal de Soulanges, le domicile de chacun et le montant de chaque soumission. Présentée le 27 février 1893—*Sir Hector Langevin.*
Pas imprimée.

43. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 février 1893—Copie de toute correspondance, mémoires, ordres administratifs et ordres en conseil, non encore soumis à la Chambre, concernant les limites nord-ouest, nord et est de la province de Québec, et de tous rapports d'arpentages ou explorations ordonnés par le gouvernement du Canada ou s'y rapportant, depuis la dernière session du parlement, y compris les instructions relatives aux dits arpentages ou explorations. Présentée le 27 février 1893.—*Sir Hector Langevin.*
Imprimée pour les documents de la session seulement

44. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de tout ordre en conseil ou autre document permettant à la Compagnie du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, ou à la Compagnie du chemin de fer du Vermont Central, qui lui a succédé, de construire un pont sur la rivière Richelieu à Saint-Jean, Québec. Présentée le 28 février 1893.—*M. Béchard* ..... *Pas imprimée.*

45. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copies de toutes requêtes, correspondance et documents de toutes sortes concernant l'octroi d'un subside au chemin de fer le Québec-Oriental. Présentée le 28 février 1893—*M. Vaillancourt* ..... *Pas imprimée.*

46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie des instructions données aux officiers employés au troisième recensement du Canada, 1891, et des formules employées. Présentée le 1er mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

46*a*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893, pour des renseignements avec explications complètes, fournis par le fonctionnaire chargé de la direction et surveillance du dernier recensement canadien de 1891, sur les points suivants : 1. Le dénombrement de l'élément français de la population, dans le recensement opéré en 1891, a-t-il été fait avec l'intention de donner les mêmes renseignements que comportaient les recensements de 1851 et de 1861 de l'ancienne province du Canada, ainsi que les recensements canadiens de 1871 et 1891 ? 2. Quel sens a-t-on voulu attacher et quelle interprétation pratique a-t-on donnée, en opérant le recensement de 1891, aux expressions *French Canadians* ; "Canadiens français," placées en tête d'une des colonnes de la feuille de recensement n° 1 ? 3. Quel est le sens précis qu'il faut attacher aux diverses expressions suivantes, employées dans le bulletin de recensement n° 11 signé : "George Johnson, statisticien," à savoir : "*Nationalities*, Nationalités ; *French speaking*, parlant français ; *English speaking* ; Canadiens Français, Canadiens Anglais," qui figurent dans la nouvelle nomenclature qu'on a adoptée ? 4. Y a-t-il eu des individus de nationalité française, de vrais Français, exclus du dénombrement de l'élément français de la population, parce qu'ils étaient nés hors du Canada ? Et a-t-on compris des personnes de nationalité française dans la population de langue anglaise ? S'il en est ainsi, y a-t-il quelque relation entre ces faits et la nomenclature du bulletin n° 11 ? Si non, pourquoi le simple mot "Français," usité jusque là pour désigner l'élément français, a-t-il été abandonné et remplacé par les diverses expressions de "*French speaking*," "*French Canadians*," etc. ? 5. Outre les instructions imprimées, quelles instructions et explications pratiques ont été données aux officiers, commissaires et énumérateurs, à l'égard du dénombrement de l'élément français de la population, ou des personnes d'origine ou de nationalité française ? 6. Le dénombrement de la population française en 1891 a-t-il été totalement opéré d'une manière uniforme dans les différents districts, sous-districts et divisions de recensement ? 7. Y a-t-il raison de penser, d'après un examen direct, une connaissance personnelle des choses, ou une critique statistique, que les chiffres donnés comme représentant le nombre d'habitants français, sont notablement inférieurs au nombre réel dans quelques ou plusieurs états du dénombrement de 1891 ? 8. Les feuilles remises par les énumérateurs ont-elles été examinées par les commissaires et officiers, ainsi qu'au bureau central sous la surveillance et la responsabilité du surintendant, en vue de s'assurer de leur exactitude et d'en corriger les erreurs apparentes ? 9. Quelque officier ou le surintendant a-t-il remarqué qu'il y avait des différences anormales et très importantes dans le dénombrement de la population française entre le recensement de 1891 et les séries statistiques des recensements antérieurs ; et s'est-on donné la peine d'élucider la sérieuse question à laquelle donnait lieu ce désaccord surprenant ? 10. Peut-on offrir quelque explication raisonnable des données de 1891, d'après lesquelles la population française paraît avoir éprouvé une décroissance extraordinaire, notamment dans la Nouvelle-Ecosse, l'Ontario et les Territoires ? 11. Existe-t-il des causes locales ou accidentelles qui puissent expliquer les enormes écarts qui se seraient produits dans la multiplication de la race française, si les chiffres du recensement de 1891 étaient exacts, en ce qui concerne, par exemple, l'Ile du Prince-Edouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse ? 12. A-t-il été pris des mesures pour se rendre compte de la cause et de l'étendue de ces constatations si étranges ? Si non, pourquoi ne l'a-t-on pas fait ? Si oui, quelles mesures ont été prises, et quel en a été le résultat ? 13 Le surintendant du recensement de 1891 a-t-il pris connaissance de l'objection énergique élevée contre la reconnaissance des chiffres extraordinaires de 1891, qui ont été donnés comme représentant le nombre réel des Français en Canada ? Et s'est-il livré à quelque sérieuse investigation au sujet de cette question importante ? Si tel est le cas, à quelles conclusions est-il arrivé par son étude statistique ? 14. Que les dits renseignements soient accompagnés des instructions données aux énumérateurs pour le recensement de 1881 et pour celui de 1891. Présentée le 30 mars 1893.—*Honorable M. Tassé*..... .... *Pas imprimée.*

47. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie du rapport de l'honorable juge Wetmore, chargé, en vertu d'une commission royale, de faire une enquête sur certaines accusations formulées contre Lawrence W. Herchmer, commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest. Présentée le 3 mars 1893.—*M. Davin. Pas imprimée.*

48. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie de toute correspondance, télégrammes, rapports et autres papiers concernant la suspension de M. Edward Hackett, inspecteur des pêcheries, Ile du Prince-Edouard, en 1892, et copie des accusations portées contre lui, de l'autorisation donnée au commissaire de l'Ile du Prince-Edouard de faire la preuve de ces accusations, de la preuve produite, et du rapport du ministre de la marine à ce sujet ; aussi, copie de toutes lettres, correspondance, ordres ou rapports concernant la réinstallation de M. Hackett. Présentée le 6 mars 1893.—*M. Davies..Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

49. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Etat donnant le montant d'argent dépensé depuis la confédération sous chacun des chefs suivants :—*(a)* Traitement du gouverneur général. *(b)* Frais de voyages du gouverneur général. *(c)* Rideau Hall—Edifices—Compte du capital et entretien ; Rideau Hall—Terrains—Compte du capital et entretien. *(d)* Fournitures de toute espèce pour Rideau Hall. *(e)* Allocation au gouverneur général pour combustible et éclairage. *(f)* Tous autres comptes se rapportant à la charge de gouverneur général. *(g)* Tous autres comptes se rapportant à Rideau Hall et ses terrains. *(h)* Montant total des dépenses de toute espèce depuis la confédération se rapportant à la charge de gouverneur général. *(i)* Montant total des dépenses de toute espèce se rapportant à Rideau Hall et ses terrains. Présentée le 6 mars 1893.—*M. Mulock.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

50. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de toutes lettres, correspondance, rapports et autres documents échangés entre les départements de l'agriculture et le haut-commissaire du Canada à Londres, la chambre impériale de commerce ou tous autres fonctionnaires de corps autorisé concernant l'interdiction du bétail canadien dans les ports du Royaume-Uni, depuis le 20 octobre dernier. Présentée le 6 mars 1893.—*M. Sproule*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

51. Arrangement effectué entre Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présenté le 6 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

51*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, demandant copie de la correspondance et autres papiers concernant un arrangement qui a été effectué entre Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présentée le 15 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

51*b*. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 15 mars 1893—Copie de la correspondance et autres papiers concernant un arrangement qui a été effectué entre sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présentée le 20 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster ..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

51*c*. Autre réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 15 mars 1893.—Copie de la correspondance et autres papiers concernant un arrangement qui a été effectué entre Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présentée le 25 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

52. Documents relatifs à la conférence tenue à Washington entre les délégués du gouvernement canadien et le secrétaire d'Etat des Etats-Unis en février 1892, concernant les divers sujets y mentionnés. Présentés le 7 mars 1893.—*Honorable G. E. Foster.*

Imprimés pour les documents de la session seulement.

53. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 1er mai 1893—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres, les ci-devants agents financiers anglais du Canada à Londres, et la banque de Montréal, au sujet du récent changement d'agent à Londres. Présentée le 7 mars 1893. —*Sir Richard Cartwright*..... *Pas imprimée.*

54. Copie d'un ordre en conseil du 17 janvier 1893, autorisant la délivrance de licences aux navires de pêche des Etats-Unis pendant l'année 1893, pour l'achat de boitte, glace, lignes et autres fournitures, le transbordement du poisson et l'expédition des équipages. Présentée le 7 mars 1893, par l'honorable J. Costigan..... *Pas imprimée.*

55. Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de Prêt et de Placement (limitée), à la date du 31 décembre 1892. Présenté le 30 mars 1893, par M. l'Orateur..... *Pas imprimé.*

VOLUME 11—*Suite.*

56. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 février 1893—Copie de toutes lettres, communications et télégrammes échangés entre le ministre de l'agriculture ou tout fonctionnaire sous lui ou tout autre ministre ou fonctionnaire du gouvernement fédéral et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le gouvernement de la Colombie-Britannique, les maires des cités de Victoria et de Vancouver, les officiers de santé fédéraux des ports de Victoria et Vancouver, au sujet de l'introduction de la petite vérole à Victoria et à Vancouver en mai et juin 1892 par les paquebots-poste du Japon et de la Chine. Présentée le 9 mars 1893.—*Honorable M. McInnes*..... ....*Pas imprimée.*

57. Relevé des demandes d'enregistrement, aux termes du chapitre 131 des Statuts Revisés du Canada, "Acte concernant les Unions Ouvrières". Présenté le 15 mars 1893, par l'honorable J. Costigan. *Pas imprimé.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 mars 1893, pour un état donnant en détail les dépenses faites depuis la dernière session pour sondages dans le détroit de Northumberland afin d'obtenir des données sur le coût probable d'un tunnel sous-marin ; aussi, copie de tous contrats, télégrammes, correspondance et papiers se rapportant en quelque manière à ces sondages ou à ces dépenses. Présentée le 15 mars 1893.—*M. Perry*..... ....*Pas imprimée.*

59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893, pour copie de requêtes, lettres, etc., relativement au changement de place du bureau de poste de Notre-Dame du Rosaire. Présentée le 20 mars 1893.—*M. Choquette*. .... *Pas imprimée.*

59*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Copie de toutes pétitions, documents et lettres concernant la demande faite durant les six dernières années pour un service postal plus considérable au bureau de poste de Harkaway. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Landerkin* .... *Pas imprimée.*

59*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance et requêtes, demandant le changement du bureau de poste de Saint-Sébastien, comté de Beauce, ainsi que copie du rapport de l'inspecteur des postes s'y rapportant. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Godbout*.... ... .*Pas imprimée.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie de tous comptes, lettres, reçus et autres documents ayant rapport à la réclamation de Charles I. Labrie, de Lévis, pour services professionnels pour expropriation lors de la construction de l'embranchement Saint-Charles du chemin de fer Intercolonial. Présentée le 20 mars 1893.—*M. Frémont*...*Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie des pétitions des conseils de comtés et autres corporations municipales, demandant que les chemins de fer contrôlés par l'Etat soient obligés de construire des ponceaux sur les cours d'eau naturels traversant leurs lignes, et de toute correspondance s'y rattachant. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Casey.* *Pas imprimee.*

62. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1893—Copie de toutes communications, mémoires, etc., adressés à Son Excellence en conseil, au gouvernement du Canada, ou à aucun de ses membres, depuis 1888, demandant l'octroi d'une subvention fédérale à la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, afin de lui permettre de prolonger sa ligne depuis Coehill vers le nord. Présentée le 21 mars 1893. —*M. Corby.* *Pas imprimée.*

63. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance, pétitions et papiers en la possession du gouvernement, concernant le désaveu du chapitre 1 des Actes de la Nouvelle-Ecosse, intitulé : "An Act to amend and consolidate the Acts relating to Mines and Minerals," y compris toute pétition de David McKeen, écr, M. P., et autres, au sujet du dit acte. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Weldon*..... .. ..*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette*, des exportations et importations du 1er juillet 1892 au 1er janvier 1893, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays, et des états comparatifs du 1er juillet 1891 au 1er janvier 1892. Présentée le 21 mars 1893.—*Sir Richard Cartwright*..... ....*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

65. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., adressés au gouvernement au sujet des meilleurs moyens à prendre pour empêcher la propagation du choléra. Présentée le 23 mars 1893.—*M. Landerkin.*
Pas imprimée.

66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 mars 1893—Copie de toutes correspondances entre le ministère de la justice et l'honorable J. G. Bossé, juge de la cour du banc de la reine, se rapporta t au procès et à la condamnation de R. H. McGreevy et O. E. Murphy, accusés de conspiration pour fraude ; de toutes recommandations et de tous rapports faits par le dit honorable J. G. Bossé au sujet de la condamnation des dits Murphy et McGreevy et de la commutation de la sentence de R. H. McGreevy ; et de l'ordre de commutation de sentence de R. H. McGreevy, et des requêtes, lettres, etc., au sujet de cette matière. Présentée le 24 mars 1893.—*M. Tarte*..... *Pas imprimée.*

67. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 23 février 1893 : 1. Copie de l'instrument instituant une commission royale chargée de recueillir des données certaines concernant le fonctionnement et les effets de la prohibition législative de la vente des boissons enivrantes. 2. Copie de toutes instructions destinées à guider cette commission, ou données sous l'autorité du gouvernement. 3. Copie de tous documents et statistiques fournis à la commission par quelque département du service civil ou officier du gouvernement, et contenant des informations ou suggestions relatives aux matières sur lesquelles elle avait à faire enquête et rapport. Présentée le 15 mars 1893.—*Honorable M. Vidal* ..... *Pas imprimée.*

68. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 février 1893—Copie de toutes lettres, communications et télégrammes échangés entre le ministre de l'agriculture et tout fonctionnaire sous lui, ou tout autre ministre ou fonctionnaire du gouvernement fédéral et le gouvernement de la Colombie-Britannique et l'ingénieur fédéral local, relativement à l'établissement d'une quarantaine convenable à Albert-Head ou William-Head, Colombie-Britannique. Présentée le 15 mars 1893.—*Honorable M. McInnes* (*Victoria*)..... *Pas imprimée.*

69. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 mars 1893—Copie des instructions royales de Sa très Gracieuse Majesté la reine à Son Excellence lors de sa nomination à sa haute fonction. Présentée le 20 mars 1893.—*Honorable M. Wark.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

70. Reponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Copie de toutes correspondances échangées entre M. Robertson, commissaire d'industrie laitière pour le Canada, et le département de l'agriculture, concernant une certaine résolution passée par un comité du Bureau de commerce de Bristol, Angleterre, pour empêcher d'accepter comme "fromage canadien" du fromage désigné par le dit comité sous le nom de "*French cheese*" et fabriqué dans la province de Québec ; copie de tous discours, lettres, rapports du dit M. Robertson, commissaire d'industrie laitière, sur la valeur des fromages fabriqués dans les provinces de Québec et d'Ontario. Présentée le 25 mars 1893.—*M. Rinfret*..... *Pas imprimée.*

71. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie des réclamations présentées par MM. F. B. McNamee et Cie, entrepreneurs, au sujet desquelles des recommandations ont été faites par un comité spécial de la Chambre des communes en juin 1877, et de tous rapports, ordres en conseil et autres papiers s'y rapportant. Présentée le 28 mars 1893.—*Sir Hector Langevin*..... *Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de toute correspondance et rapports adressés au gouvernement entre les années 1876 et 1893, au sujet du récif de Lurcher, situé à l'entrée de la Baie de Fundy, et des moyens suggérés pour protéger la navigation dans ces parages. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Bowers*..... *Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893—Copie de toute correspondance concernant la réclamation de M. Lauchlin McDougall, du comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse, pour une allocation de retraite, ainsi que les montants qui lui ont été payés à titre de gardien de phare à Saint-Paul et Ingonish, donnant les montants séparément pour chaque année. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Fraser*..... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Fin.*

74. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 13 mars 1893—Copie de toutes soumissions, lettres, télégrammes et correspondance entre le gouvernement et ses agents et toutes autres personnes, concernant le contrat donné pour la réparation du steamer *Quadra*. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Prior*.. ....*Pas imprimée.*

75. Etat des baptêmes, mariages et sépultures, pour l'année 1892, dans les districts de Bellechasse, Chicoutimi, Gaspé, Joliette, Iberville, L'Islet, Montmagny, Ottawa et Saguenay. Présenté le 30 mars 1893, par M. l'Orateur..... .... *Pas imprimée.*

76. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mars 1893, pour un état de compte faisant voir le montant allégué avoir été irrégulièrement retenu, et plus tard remboursé par William Ellis, surintendant du canal Welland, et non donné dans une réponse à une adresse du Sénat du 17 juin 1891. Présentée le 28 mars 1893.—*Honorable M. McCallum.*
Pas imprimée.

77. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 février 1893, pour une liste donnant les noms de toutes les personnes employées permanemment ou temporairement à la douane de Montréal le premier janvier 1868 ; aussi, une liste semblable des personnes ainsi employées le premier janvier dernier, avec indication dans les deux cas, de l'âge, de la nationalité, de la religion, du salaire, de l'occupation et de la date de nomination de chacune d'elles. Présentée le 30 mars 1893.—*Honorable M. Bellerose*.. ....*Pas imprimée.*

Département de la Justice.

RAPPORT

DU

MINISTRE DE LA JUSTICE

SUR LES

PÉNITENCIERS DU CANADA

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN

1892

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1893

[N° 18—1892.] *Prix :* 15 *centins.*

Département de la Justice.

A Son Excellence le Gouverneur général du Canada, etc., etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter à la considération de Votre Excellence, le rapport annuel de l'inspecteur des pénitenciers du Canada, avec les comptes rendus annuels des principaux fonctionnaires de ces établissements, et les divers états financiers et statistiques prescrits par la loi, le tout pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

J'ai l'honneur dêtre,
de Votre Excellence,
le très obéissant serviteur,

JOHN S. D. THOMPSON,
Ministre de la justiee.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,
OTTAWA, 30 décembre 1892.

TABLE DES MATIÈRES.

	Page.
Rapport général de l'inspecteur	viii
do de l'inspecteur sur le pénitencier de Kingston	xiv
do do do Saint-Vincent de Paul	xvii
do do do Dorchester	xix
do do do Manitoba	xxii
do do do la Colombie-Britannique	xxiv
do do sur la prison de Régina	xxvii

RAPPORTS, ÉTATS FINANCIERS, TABLEAUX STATISTIQUES, ETC.

Pénitencier de Kingston, rapport du préfet	1
do dépenses par tête des détenus	3
do rapport de l'aumônier protestant	4
do do de l'aumônier catholique	4
do do du médecin	5
do do de la directrice	12
do do de l'instituteur	13
do mouvement des détenus depuis dix ans	14
do do en 1891-92	15
do rapports sur les pardons	15
do do sur les décès	16
do do sur les récidivistes	16
do do sur les punitions	17
do do sur les réductions de peines méritées	17
do do sur la valeur du travail	18
do do sur les volumes de la bibliothèque	18
do do sur le moulin à farine	19
do do sur la ferme	19
do do sur le revenu	20
do do sur les depenses	21
do bilan	26
do officiers employés	27
do prisonniers reçus en 1891-92	31
do statistique criminelle	33
do répartition des détenus	36
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, rapport du préfet	37
do do coût par tête des détenus	39
do do rapport de l'aumônier protestant	40
do do do de l'aumônier catholique	41
do do do du médecin	42
do do do de l'instituteur	44
do do prisonniers reçus en 1891-92	45
do do statistique criminelle	47
do do mouvement des détenus de 1874 à 1892	49
do do do en 1891-92	50
do do rapport sur les pardons	50
do do do sur les décès	50
do do do sur les récidivistes	51
do do do sur les punitions	51
do do do sur les rémissions méritées	52
do do do sur les emplois	52
do do do sur les officiers employés	53

PAGE.

Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, rapport sur le revenu 55
do do do sur les dépenses 56
do do do sur le coût d'entretien, moins la valeur du travail 61
do do bilan 62
do do jours de travail 62
do do compte de la ferme 63
do do valeur des constructions, du terrain, etc 63
Pénitencier de Dorchester, rapport du préfet 64
do coût par tête des détenus 66
do rapport de l'aumônier protestant 67
do do de l'aumônier catholique 68
do do du méddcin 69
do do de l'instituteur 71
do prisonniers reçus en 1891-92 72
do mouvement des détenus, 1891-92 74
do état comparé du mouvement des déteuus depuis douze ans 75
do pardons 76
do décès 76
do récidivistes 76
do statistique criminelle 77
do punitions 79
do réductions de peines méritées 79
do emplois 80
do valeur du travail 80
do revenu 81
do dépenses 82
do bilan 86
do officiers employés 87
do bibliothèque 88
Pénitencier du Manitoba, rapport du préfet 89
do coût par tête des détenus 91
do rapport de l'aumônier protestant 92
do do de l'aumônier catholique 93
do do du médecin 94
do do de l'instituteur 95
do mouvement des détenus, 1891-92 95
do détenus reçus, 1891-92 96
do mouvement des détenus depuis dix ans 98
do pardons 99
do récidivistes 99
do crimes 99
do durée des sentences 100
do ethnologie des détenus 100
do nationalité 100
do âges 100
do religion 101
do éducation 101
do occupation 101
do état civil 101
do punitions 102
do jours remis et perdus 102
do valeur de l'ouvrage improductif 103
do moyenne par jour des détenus 104
do officiers employés 104
do revenus 105
do dépenses 106
do bilan 110
do compte de la ferme 110
do bibliothèque 111
Pénitencier de la Colombie-Britannique, rapport du préfet 121
do do dépense par tête des détenus 113

Département de la Justice.

				Page.
Pénitencier de la Colombie-Britannique,			rapport de l'aumônier protestant	114
do	do	do	de l'aumônier catholique	114
do	do	do	du médecin	115
do	do	do	de l'instituteur	116
do	do		prisonniers reçus, 1891-92	117
do	do		mouvement des prisonniers en 1891-92	118
do	do	do	do de 1882 à 1892	118
do	do		pardons	119
do	do		crimes	119
do	do		sentences	120
do	do		ethnologie des détenus	120
do	do		nationalité	120
do	do		occupations	121
do	do		état civil	121
do	do		habitudes morales	121
do	do		âges	122
do	do		religion	122
do	do		éducation	122
do	do		punitions	123
do	do		remises méritées	123
do	do		gains des détenus	124
do	do		officiers employés	125
do	do		volumes des bibliothèques	125
do	do		revenu	126
do	do		dépenses	127
do	do		bilan	132

Département de la Justice.

DIX-SEPTIÈME RAPPORT ANNUEL

DE

L'INSPECTEUR DES PÉNITENCIERS

DU

CANADA

POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1892.

A l'honorable sir JOHN THOMPSON,
Ministre de la Justice.

MONSIEUR,—Comme le prescrit l'acte 49e Victoria, chapitre 182, article 16, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les pénitenciers du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1892. J'y joins, conformément aux règles prescrites, les rapports que les différents fonctionnaires des pénitenciers sont tenus de faire à l'inspecteur, ainsi qne les relevés, statistiques, etc., qu'exigent les règlements approuvés par le Conseil privé.

Le sommaire suivant indique le mouvement des détenus des pénitenciers du Canada durant le dernier exercice :

Pénitencier de Kingston.

	Hommes.	Femmes.	Total.
Au pénitencier le 30 juin 1891	562	24	586
Entrés depuis do	108	8	116
	670	32	702
Sortis depuis le 30 juin 1891.....	164	6	170
Au pénitencier le 30 juin 1892.....	506	26	532

Il est mort neuf détenus du sexe masculin, dont deux étaient aliénés. Moyenne quotidienne : $562\frac{83}{365}$. Il y a eu deux évasions.

Il y avait, au 30 juin dernier, 54 prisonniers de moins qu'à la même date en 1891. Le nombre des femmes détenues a augmenté de 24 à 26.

Pénitencier de Saint-Vincent de Paul.

	Hommes.	Femmes.	Total.
Au pénitencier le 30 juin 1891	350	0	350
Entrés depuis do	138	1	139
	488	1	489
Sortis depuis le 30 juin 1891.....	114	1	115
Au pénitencier le 30 juin 1892.....	374	0	374

Il y a eu un décès. Pas d'évasion. Moyenne quotidienne: 353.

Cet état accuse une augmentation de 24 détenus du sexe masculin.

Pénitencier de Dorchester.

	Hommes.	Femmes.	Total.
Au pénitencier le 30 juin 1891	169	0	169
Entrés depuis do	72	4	76
	241	4	245
Sortis depuis le 30 juin 1891	69	4	73
Au pénitencier le 30 juin 1892	172	0	172

Il y a eu un décès. Une évasion. Moyenne quotidienne: 170.

L'augmentation est de trois sur l'exercice précédent.

Pénitencier du Manitoba.

	Hommes.	Femmes.	Total.
Au pénitencier le 30 juin 1891	71	0	71
Entrés depuis do	35	1	36
	106	1	107
Sortis depuis le 30 juin 1891	31	1	32
Au pénitencier le 30 juin 1892	75	0	75

Il n'y a pas eu de décès. Deux détenus se sont évadés. Moyenne quotidienne: 69·98.

Augmentation: 4.

Pénitencier de la Colombie-Britannique.

	Hommes.	Femmes.	Total.
Au pénitencier le 30 juin 1891	73	0	73
Entrés depuis do	19	1	20
	92	1	93
Sortis depuis le 30 juin 1891	17	1	18
Au pénitencier le 30 juin 1892	75	0	75

Augmentation: 2. Evasions: 2. Moyenne quotidienne: 73. Pas de décès.

Récapitulation.

Pénitencier de Kingston	532
do Saint-Vincent de Paul	374
do Dorchester	172
do du Manitoba	75
do de la Colombie-Britannique	75
Nombre total des détenus le 30 juin 1892	1,228
do do do 1891	1,249
Diminution totale le 30 juin 1892	21

Pendant l'exercice clos le 30 juin 1892, il est entré dans les différents pénitenciers 387 condamnés contre 414 durant l'exercice précédent, soit 27 de moins. 408 ont été élargis l'année dernière, et 416 l'année précédente, soit 8 de moins pour l'exercice 1891-92.

Le nombre des détenus au pénitencier de Kingston, à la clôture du même exercice, comparé à celui qu'on y comptait le 30 juin 1891, accuse une diminution de 54, ce qui est une bonne note dans la statistique criminelle de la croissante et populeuse province d'Ontario. Il s'en faut de 21 que l'augmentation de 24 pour la province de Québec, de 3 pour les provinces maritimes, de 4 pour le Manitoba, et de 2 pour la Colombie-Britannique, contrebalance cette diminution pour l'Ontario. Comme 6 prisonniers ont été transférés d'autres pénitenciers à Kingston dans le cours de l'exercice, il résulte que le nombre des détenus de l'Ontario a effectivement baissé de 60 en 1891-92.

Cette baisse remarquable de la criminalité dans l'Ontario pourrait ouvrir le champ aux théories. Est-ce le commencement d'une ère de réformation? Le crime va-t-il réellement en diminuant? Ou bien, donne-t-on, dans le Haut-Canada, quand il s'agit de le découvrir et de le punir, une plus grande latitude que dans les autres provinces? Espérons que rien ne motive cette dernière hypothèse; mais que cette proportion considérable dans la diminution des délits peut-être légitimement attribuée aux progrès de la population de l'Ontario, sous le triple rapport social, moral et religieux.

Il est étonnant, à première vue, que le nombre des criminels incarcérés au pénitencier de Saint-Vincent de Paul, en 1891-92, dépasse de 29 celui qu'on constate à Kingston. Cela est tout à fait hors de proportion avec le chiffre de la population de ces provinces respectives. Sans doute que beaucoup sont envoyés à la prison centrale pour le terme maximum de la détention, qui seraient dirigés sur Kingston si l'institution de Toronto n'existait pas, et ce fait peut, jusqu'à un certain point, expliquer la disproportion que je viens de signaler. Il n'y a point de prison semblable dans la province de Québec, et c'est regrettable.

Dans ces dernières années, une classe de criminels des plus dangereuses, parce qu'elle est des plus endurcies et des plus incorrigibles, est venue augmenter la population de nos pénitenciers. C'est ce qu'on voit, particulièrement à Kingston et à Saint-Vincent-de-Paul, où les filous et coupeurs de bourses dont il s'agit, sont nombreux. Ces fléaux de la société, ramassés dans les ruelles de Saint-Giles et de Londres-Est après de courtes périodes de détention dans une certaine maison de correction notoirement mal dirigée, sont périodiquement expédiés au Canada, à titre d'immigrants dignes d'encouragement et d'appui. A très peu d'exceptions près—comme le sait la police de nos villes et bourgs—ces Arabes de carrefour sortis de Whitechapel, de Rotherhithe, de Ratcliff et d'autres pareils repaires du vice, reviennent promptement à leurs anciennes habitudes, une fois arrivés en Canada, et ils ne tardent pas à devenir une charge pour les contribuables du pays, en se faisant interner dans nos écoles de réforme, dans nos prisons et nos pénitenciers. Plongés tels qu'ils sont depuis l'enfance dans le crime, parce qu'ils l'ont hérité de ceux qui leur ont donné le jour, ce sont les plus turbulents et les plus vicieux dans nos établissements pénitentiaires. L'influence corruptrice qu'ils exercent sur les autres est aussi puissante que pernicieuse. L'opinion générale des aumôniers et des autres fonctionnaires, est des plus défavorables à l'égard de ces jeunes imitateurs de Fagin et de Bill Sykes. Ils les regardent comme irrémédiablement insensibles à toute bonne influence, et estiment qu'il n'y a pas d'espoir qu'ils se réforment jamais. Pour protéger la société contre les déprédations de malfaiteurs si bien dressés, et notre jeunesse en particulier contre les mauvais effets de leurs exemples et de leur influence, il serait opportun d'adopter des moyens efficaces pour empêcher des philanthropes mal inspirés, ici et à l'étranger,

d'aider et encourager la transplantation en Canada d'exotiques qui conviennent si peu au sol et à l'atmosphère morale du pays.

Les détenus font usage de tabac, et il leur est fourni aux frais de l'Etat, deux choses qu'on a quelquefois critiquées au parlement. Il y a même un ou deux des préfets qui désapprouvent cette coutume, établie depuis si longtemps. Le tabac n'est point permis aux mineurs, mais il ne me paraît pas y avoir d'objection bien fondée ou de bonne raison pour priver des adultes, et particulièrement ceux qui en ont l'habitude, d'un privilège aussi insignifiant. Si l'on permettait de fumer au lieu de chiquer, ce serait mieux pour la propreté et, peut-être, aussi pour la santé. Le paragraphe suivant que j'emprunte au *Queen* de Londres, du 12 novembre, pourra contribuer à apaiser les craintes et les nausées dont sont tourmentées quelques personnes en pensant au grand mal que cause, au physique et au moral, le tabac à ceux qui sont mis au banc de la loi et dont les autres plaisirs et superfluités n'existent plus que comme souvenirs du passé ou comme espérances pour l'avenir. Voici ce que dit le *Queen*:—"Feu le Dr W. F. Cumming, de Kinellan, Murray-Field, a, d'après le *British Medical Journal*, légué aux administrateurs de l'imprimerie royale d'Edimbourg la somme de £600 (payable le 11 novembre), mais seulement à condition qu'ils se chargent de la placer et d'en appliquer la rente à l'achat de tabac à priser et à fumer pour l'usage de ceux des patients pauvres, tant hommes que femmes, admis à l'infirmerie pour cause de maladies chroniques et accoutumés à consommer du tabac d'une manière ou d'une autre, au point de ne pouvoir s'en passer sans souffrir évidemment de cette privation." Il est raisonnable de présumer que le Dr Cumming n'aurait pas fait ce legs pour du tabac à priser et à fumer, et assurément, les administrateurs de l'infirmerie royale d'Edimbourg n'y permettrait pas l'entrée de ces articles s'ils produisaient les effets nuisibles et démoralisateurs qu'un préjugé ou un sentiment de moralité exclusif a coutume de leur attribuer. On a demandé: Pourquoi ne pas permettre aux détenus le wiski aussi bien que le tabac? Je pourrais donner plusieurs raisons pour démontrer qu'il n'y a pas de parallèle à établir entre des rations de tabac et des rations de wiski pour les prisonniers. Dans la plupart, sinon toutes les prisons du continent européen, il est permis aux détenus de fumer, et ils peuvent acheter, à même l'argent qu'ils gagnent, leur tabac et leurs cigares, ainsi que d'autres petites superfluités que permettent les règlements. Comme ces règlements ont été faits par des hommes du plus grand renom et d'une expérience reconnue en tout ce qui regarde la sage administration des institutions pénales et la manière de traiter les détenus, on peut prétendre que ce département ne mérite par d'être censuré pour avoir adopté la même indulgente et encourageante coutume de distribuer une ration hebdomadaire de tabac à chaque adulte dans nos pénitenciers.

Les vérités dites sans ambages et pour qu'elles allassent droit au but, dans mon rapport de l'an dernier, à propos des fonctionnaires chargés du maintien de la discipline dans les divers pénitenciers, ont, je suis heureux de le dire, produit de bons résultats. Il s'est fait un réveil général parmi les négligeants et les apathiques, tandis que ceux qui avaient déjà donné satisfaction, se sont montrés encore plus zélés et mieux entendus. Un certain nombre d'employés de l'un des pénitenciers ont pris inconsidérément pour eux les observations qui s'adressaient à tout le service, s'en sont fort affligés et se sont exprimés en conséquence. Réflexion faite, ils ont découvert après coup et reconnu leur erreur. L'opinion générale, particulièrement parmi les préfets et les autres employés supérieurs, est que les critiques étaient méritées et sont venues fort à propos.

Département de la Justice.

Dans cette partie de mon rapport, je n'ai pas à faire de recommandations autres que celles soumises à votre considération dans le rapport du dernier exercice. Vous avez bien voulu m'intimer que vous leur donniez votre approbation, et m'annoncer votre intention de les mettre à effet autant que vous en trouverez les moyens et l'occasion. Les grands journaux du pays, dans leurs commentaires sur le rapport en question, ont mentionné favorablement avec éloges les principales améliorations et réformes que j'y recommandais. Au cas où vous demanderiez au parlement son concours pour les mesures que vous jugeriez convenable de lui présenter, en leur donnant pour bases les modifications proposées, il n'est pas mal à propos de les récapituler ici. Les voici:—

1. Multiplication des petites industries en vue d'augmenter les recettes et développement des métiers et des occupations qui demandent un apprentissage, parmi les détenus.

2. Nomination d'un homme compétent ou d'une commission pour visiter certains pays de l'Europe, afin de recueillir les renseignements et les détails nécessaires pour que la mise en opération de la prison cellulaire à Kingston, soit couronnée de succès.

3. Etablissement d'une maison de correction pour les jeunes délinquants, de 16 à 30 ans.

4. Qualités d'un ordre plus élevé à exiger de la police des pénitenciers, c'est-à-dire des gardes et surveillants, en établissant en même temps une échelle correspondante de salaire.

5. Adoption du système des peines d'une durée indéterminée.

6. Détention à perpétuité après une troisième condamnation pour crimes d'un caractère grave.

7. Participation donnée au détenu dans ce qu'il gagne en sus de ce qu'il faut pour son entretien.

8. Essai du système d'élargissement moyennant surveillance avec toutes les garanties possibles.

9. Augmentation de la rémunération légère allouée aux huit organistes dans les quatre pénitenciers: ceux de Saint-Vincent de Paul, de Dorchester, du Manitoba et de la Colombie-Britannique. Ces organistes reçoivent actuellement $50 chacune par année, pour exercer les chœurs, outre les devoirs qu'elles ont à remplir tous les dimanches et fêtes de l'année. Je proposais aussi d'accorder à chacun des deux détenus faisant fonctions d'organistes, au pénitencier de Kingston, $10 par an, qui seraient déposés à la caisse d'épargne postale jusqu'à leur mise en liberté. Les aumôniers—sans s'être préalablement concertés—sont unanimes à recommander une augmentation d'appointements pour les organistes. Les honorables messieurs Bowell et Chapleau, lors de leur passage à Dorchester, il y a peu de temps, ont fort à propos insisté auprès de vous pour une allocation plus libérale. Ce n'est pas trop s'avancer que de dire que la somme de $100 par année est bien gagnée par chacune des organistes.

Le rapport de l'exercice clos le 30 juin 1890, contient le paragraphe suivant:—

"Convaincu des bienfaisants résultats qu'aurait le ministère des aumôniers s'ils étaient en rapports journaliers avec les détenus, permettez-moi de renouveler ma recommandation qu'on prenne des mesures à cette fin quant au traitement et aux

logements, là où on n'a pas encore pourvu à ce dernier article." Comme vous étiez disposé à envisager au même point de vue ce sujet important, il ne sera pas inopportun d'exposer à votre attention le profit que retireraient les prisonniers d'un commerce plus intime et plus fréquent avec leurs guides spirituels, ce qu'atteste l'expérience des institutions pénales de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Le rapport et les registres de punitions montrent que dans quelques-uns des pénitenciers on a tenu des prisonniers au cachot un ou deux mois et même plus longtemps. J'ai déconseillé ce système dans mes notes d'inspection. Nul doute que cette punition, ou du moins quelque chose d'équivalent, est, en général, méritée. Mais comme le pénitencier perd le travail du détenu pendant tout ce temps, on devrait adopter un autre mode de punition que le cachot, après un court essai de celui-ci. Si une semaine de ce régime ne produit pas l'effet désiré, une plus longue détention de ce genre ne fait généralement qu'augmenter chez le coupable l'endurcissement, l'obstination et la résistance à l'autorité. Il y en a beaucoup qui préféreront l'oisiveté et le cachot plutôt que la vie ordinaire et le travail quotidien de la prison. On pourrait substituer au cachot la diète, la privation de tabac, de toute réduction de peine, du privilège d'écrire ou de recevoir des lettres, ainsi que des visites d'amis, et autres punitions du même genre; aussi je recommande l'adoption de ces moyens. Il peut se présenter des cas extrêmes où le cachot comme le triangle peut avoir de l'efficacité. Il est juste de donner une grande latitude à la discrétion des préfets; mais on doit les détourner de recourir trop souvent au cachot.

Pénitencier de Kingston.

Le préfet dit, dans son rapport, que "la discipline a été bien maintenue et que la conduite des prisonniers s'est sensiblement améliorée." Le cachot et la perte de rémissions de peines sont les deux principaux modes de châtiment au moyen desquels on peut comparer la discipline, la conduite et le travail des détenus, d'une année à l'autre. Or, durant l'exercice clos le 30 juin 1891, le sommaire des punitions infligées montre que 201 ont été envoyés au cachot et que 194 ont perdu des réductions de peines; tandis que pendant l'exercice 1891-92, il n'y en a eu que 123 qui aient été condamnés au cachot et que 120 qui n'aient pas profité des rémissions de peines. Ces résultats confirment le témoignage du préfet.

On a fait, suivant vos instructions, une enquête minutieuse sur les irrégularités et les injustices dont étaient accusés certains fonctionnaires. Chaque membre du personnel a été interrogé sous serment. Les témoignages sont maintenant devant vous pour que vous prononciez.

La prison destinée à l'isolement de certains détenus n'est pas encore achevée. Il se peut qu'elle ne soit prête à être occupée que l'automne prochain de bonne heure, car il reste à faire beaucoup d'ouvrage, chaque cellule devant être pourvue de la lumière électrique, d'un cabinet d'aisance et des meubles nécessaires. Les industries que je recommande d'y exercer sont la confection des nattes et de balais, d'articles en canne et en osier. J'ai préparé un code de règlements qui, si vous l'approuvez, seront soumis à la sanction du Conseil privé. Comme il n'existe pas sur ce continent d'institution semblable pour servir de guide, et qu'on ne nous a pas donné les moyens d'obtenir les renseignements et l'expérience nécessaires des sources qui pouvaient nous les procurer—ainsi que je le recommandais dans mon dernier rapport—il y a lieu de s'attendre que l'inauguration et la mise en opération de cette prison ne se feront pas avec succès sans être accompagnées de grandes difficultés. S'il était

besoin de preuve pour démontrer combien il importe d'ouvrir et de diriger cette prison d'après le plan le plus perfectionné et les meilleurs principes, il suffirait de signaler le grand nombre de jeunes gens, 58 pour 100 de moins de 30 ans et 11 pour 100 de moins de 20 ans, dans ce pénitencier seulement, qui éprouveront les effets de cette expérience.

La tour destinée au service d'eau sera couverte à temps pour qu'on fasse construire le réservoir avant l'été prochain. La pompe Worthington, dont on se sert à présent au pénitencier, a, on peut le présumer, assez de force pour faire monter l'eau à la tour, puisqu'elle en a fourni en abondance aux terrains de l'exposition, qui se trouvent à un bon demi-mille plus loin. Si elle est insuffisante, on pourra procéder à la construction de l'annexe à la chambre de la pompe et des chaudières qu'on a demandée et à laquelle vous avez donné votre approbation.

Le moulin a été démoli et le préfet a reçu instruction de disposer du matériel le plus avantageusement possible. L'espace qu'il occupait sera affecté à une boulangerie, objet auquel il est parfaitement approprié.

Les citoyens de Kingston croient que l'eau de la baie est viciée par les résidus du pénitencier. Pour remédier à cela et pour empêcher en même temps que l'approvisionnement d'eau de l'institution ne soit contaminé par les déchets que déverse l'égout collecteur, j'ose recommander de nouveau la construction, sur l'esplanade, d'un grand réservoir pour recevoir les immondices, etc., qui pourront servir ensuite d'engrais.

La buanderie et les bains, dans l'ancienne chambre à recuire, sont presque terminés. C'est un endroit plus convenable, tout près du séchoir. Les bains sont semblables à ceux de Saint-Vincent de Paul, dont on a été si satisfait.

Les seuls travaux qui ont été faits pour les départements se rattachent à celui des sauvages. Il est regrettable, dans l'intérêt du pénitencier et des détenus, que le gouvernement ne puisse pas leur donner une plus forte part d'ouvrage rémunérateur.

On dresse des plans pour une nouvelle prison de femmes et pour un asile d'aliénés criminels, à la construction desquels le parlement a affecté des crédits à la dernière session. On peut ériger ces bâtiments sur le terrain du pénitencier—le premier dans le champ à l'est de cet édifice, et l'autre au nord de la résidence du préfet, où est déjà construite une grande partie du mur de garde. Je disais dans mon rapport de l'année dernière qu'à cause des nombrenx travaux en marche et projetés, il pourrait être nécessaire de donner à l'entreprise la construction de l'asile. Le préfet et le surintendant des travaux s'étant consultés là-dessus, ont conciu que l'asile, la prison des femmes et les logements des fonctionnaires pouvaient être bâtis par les prisonniers. Cela peut se faire en y mettant plusieurs années ; mais on ne saurait faire exécuter ces entreprises dans un laps de temps raisonnable à moins de demander des soumissions. On pourrait calculer combien elles coûteraient dans l'un et l'autre cas, puisque les plans et devis sont préparés. La plus grande partie, sinon la totalité de la pierre, de la chaux et des ouvrages en fer pourrait être fournie par le pénitencier si les travaux sont faits à l'entreprise. Ça réduirait considérablement les frais. Outre les bâtiments que je viens de mentionner, d'autres travaux importants et nécessaires sont en cours d'exécution ou à la veille d'être entrepris. Parmi ces travaux il y a l'achèvement de la tour pour le service d'eau, la construction d'une bibliothèque et d'une salle à manger pour les employés, au-dessus de la cuisine, le nivellement de l'emplacement destiné aux habitations de ces derniers, la démolition

et la reconstruction des ailes du pénitencier, afin d'agrandir les cellules. Le travail des prisonniers ne peut suffire à toutes ces demandes, et de là la nécessité, pour la première fois, dans l'histoire de cette institution, de faire exécuter des travaux par d'autres qu'eux.

La prison des femmes continue d'être conduite avec succès et d'une manière satisfaisante. Les femmes sont continuellement employées, de différentes façons. La directrice fait un rapport favorable de leur conduite. Il y en a deux qui sont folles et l'une d'elles donne beaucoup de peine, surtout la nuit, où elle dérange les autres par ses cris et son bruyant verbiage. On n'a pas de local convenable pour les aliénées, et il ne s'offre pas d'autre alternative que de les gracier pour qu'elles soient envoyées dans un asile, ou de les garder, au grand ennui des autres prisonnières, sans parler du mal et des tracas qu'elles causent à la directrice et à son assistante. Les deux femmes en question n'étaient pas saines d'esprit lorsqu'elles ont été incarcérées.

L'aumônier protestant observe que les moniteurs de l'école ont plus de succès qu'il ne s'y attendait, et que les deux bibliothèques ont été fusionnées, sauf quant aux ouvrages religieux, qui sont tenus séparément dans les chapelles respectives.

L'aumônier catholique parle avec éloges de la conduite des prisonniers dont il a la charge. Il dit qu'ils ne donnent pas de peine inutile, qu'ils sont respectueux à la chapelle et au dehors, qu'ils écoutent bien les instructions, témoignent le désir de s'instruire des vérités de la religion, et assistent aux offices avec un respect édifiant. Il attribue cela en grande partie au bon effet qu'a eu la mission des Pères Oblats le printemps dernier. Ce monsieur ajoute :—"La fusion des bibliothèques a admirablement réussi dans son objet, en ce qui touche mon département."

Le médecin affirme que "cette prison n'a jamais été dans une condition plus favorable qu'elle ne l'est à présent, en ce qui regarde l'état hygiénique." Il n'y a pas eu d'épidémie, quoiqu'il ait traité plusieurs cas de fièvre typhoïde, laquelle a causé trois décès. La grippe a fait aussi une nouvelle irruption. Le médecin remarque avec raison que personne n'est mieux entretenu que ceux qui habitent cette institution. Ils ont une nourriture saine et suffisante, des vêtements chauds et confortables en hiver, frais en été, leur travail n'est pas plus pénible que celui auquel sont accoutumés les travailleurs du dehors ; ils se couchent et se lèvent de bonne heure ; le dortoir et les ateliers sont bien aérés ; ils ont des livres pour occuper leur esprit quand ils sont dans leurs cellules, et n'était l'exiguïté de ces cellules, ils ont plus leurs aises, la nuit, que ne les a la majorité des hommes de leur classe en dehors de ces murs." Cela est également vrai des autres pénitenciers. Deux des détenus décédés avaient plus de 80 ans. 27 suivent un traitement dans le quartier des aliénés. Le médecin est d'avis que la majorité de ces lunatiques est mentalement incurable. Le Dr Strange parle des deux prisonnières aliénées dont il a déjà été question. Il dit : " Cela donne beaucoup de mal à la directrice et à la sous-directrice et fait qu'il est presque impossible d'empêcher les prisonnières saines d'esprit d'enfreindre fréquemment les règlements de l'institution. Il est arrivé pendant l'exercice plusieurs accidents—quelques-uns assez graves—dont les détails se trouvent dans le rapport du médecin.

L'instituteur représente la conduite des hommes qui fréquentent l'école et leurs progrès comme ayant été " très satisfaisants." La moyenne quotidienne des présents a été de 90 sur 98 inscrits sur la liste.

Il y avait, à la clôture de l'exercice, 3,051 volumes à la bibliothèque ; il en a été distribué 12,513 aux 371 prisonniers jouissant de cette faveur.

Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.

D'après le rapport du préfet et ce qui a transpiré durant mes visites d'inspection, la conduite des prisonniers a été "généralement bonne."

Il y a eu 35 récidivistes l'an dernier, contre 26 l'année précédente. Le préfet pense qu' "il est temps d'adopter des dispositions pour punir cette classe de criminels invétérés." Si l'on pouvait prendre les moyens de les identifier comme repris de justice, avant leur procès, les juges devant qui ils paraissent seraient en mesure de prononcer des peines suivant ce qu'ils méritent. Il y a quelques années, je recommandais, dans un rapport annuel, de nommer un fonctionnaire sûr, du pénitencier de Kingston et de celui de Saint-Vincent-de-Paul, de plusieurs années de service et d'une longue expérience, pour visiter les prisons d'Ontario et de Québec, peu de temps avant la tenue des cours d'assises et du banc de la reine, afin d'identifier ceux des prisonniers attendant leur mise en jugement, qui auraient purgé une ou deux condamnations, et de rendre ensuite témoignage à cet effet. On pourrait faire quelque chose en ce sens ; car, en général, la police ne se donne pas la peine de faire savoir aux juges que tels et tels prisonniers ont été traduits en justice et condamnés, bien que le fait lui soit bien connu, de sorte qu'ils échappent ainsi à l'aggravation de peine que devrait entraîner toute récidive.

Le mur d'enceinte continue d'avancer. Le style d'architecture—toscan—qu'a adopté M. Bowes, est celui qui convient le mieux, parce qu'il est massif, d'un bel effet et parfaitement en harmonie avec les magnifiques et solides bâtiments dont il a tracé le plan et qu'il a érigés, en dedans du mur. Il est, à mon avis, regrettable qu'on croie nécessaire de s'écarter du plan de M. Bowes. Il n'y a que quelques jours que j'ai appris qu'on avait fait des changements dans les escaliers des tours, et dans le plan de construction de la porte nord. Aux marches en pierre on a substitué dans les tours des marches en bois, qui font disparate avec l'ensemble de la construction. Si l'on considère comme il serait facile à une personne mal intentionnée de mettre le feu à ces marches et de les réduire en cendres, ou comme elles s'useront bien plus vite que la pierre, on ne peut voir d'économie dans ce changement. On a en abondance de la pierre pour tailler les degrés en question, de la main-d'œuvre et du temps amplement pour exécuter ce travail, pourquoi donc gâter ces belles tours ? Le plan du mur et des portes vous ayant été soumis et ayant reçu votre approbation, on n'aurait pas dû, suivant moi, s'en écarter à votre insu et sans votre consentement. Or, vous n'avez pas été consulté, que je sache. S'il en est ainsi, je recommande fortement qu'on suive les plans primitifs, tant pour les tours que pour les portes.

On a effectué plusieurs améliorations, qu'énumère le rapport du préfet. L'ouverture du nouvel atelier de carrosserie, de tapisserie, de peinture, etc., dont il parle, est avantageuse pour les détenus, qui pourront y apprendre ces métiers, et profitable pour l'institution, au point de vue des recettes.

Le fait qu'il n'y a pas eu d'évasion parmi la centaine et plus de prisonniers travaillant hors du mur, est une preuve d'activité et de vigilance de la part des gardes et surveillants qui ont la charge des escouades de dehors.

Quant à la nouvelle couverture en fer-blanc pour la grange et les habitations appartenant à l'Etat, sur laquelle le préfet appelle l'attention, il sera bon de mettre

dans le budget un article sujet à l'approbation du parlement pour couvrir les dépenses nécessaires à cet effet.

Le préfet fait l'éloge suivant de son personnel :—"Je suis heureux de dire que les employés, dans l'ensemble, ont montré de l'activité dans l'accomplissement de leurs diverses fonctions, et sont toujours prêts à prêter main-forte pour maintenir la discipline de la prison."

On n'a pas encore posé dans le vestibule central, les corridors, etc., le pavage granolithique auquel est affecté un crédit dans le dernier budget, mais nul doute que ce sera fait avant la fin de l'exercice.

Au 30 juin dernier, l'aumônier catholique avait 288 détenus inscrits sur son registre. Il rend témoignage de leur "attention et de leur bonne conduite" pendant le service divin. Le chant est "remarquablement bon," et l'aumônier ajoute: "Notre organiste mérite assurément l'augmentation d'appointements dont vous parlez dans votre rapport annuel." Il fait ressortir les fruits du bon exemple donné par les fonctionnaires et même les prisonniers, à preuve le grand nombre de ceux qui fréquentent les sacrements et les "notables progrès qui se sont opérés dans l'accomplissement des devoirs religieux." D'un autre côté, il signale le pernicieux effet des mauvais exemples "qui ont causé la chute de la plupart de nos criminels."

Il y avait 86 détenus assistant aux offices de la chapelle protestante, le 30 juin. C'est le plus grand nombre qu'on ait vu jusqu'ici, et la chapelle en est encombrée. Au cas où il arriverait que celle-ci ne pourrait contenir tout le monde, une autre partie de l'édifice pourrait donner plus d'espace. L'aumônier ne désire pas de changement de local s'il peut être évité. Mais si ce changement devient nécessaire, il profitera de l'offre qu'on lui a faite de trouver de la place ailleurs. On bâtira une chapelle convenable une fois le mur d'enceinte terminé. L'aumônier dit de la conduite des prisonniers dans le temple :—"Elle ne laisse rien à désirer." Il se déclare satisfait du nouvel orgue, "qui est un bon et solide instrument, et servira puissamment à diriger et à soutenir le chœur durant les offices."

Le médecin représente comme excellente la condition hygiénique du pénitencier. Il n'y a pas eu de maladie contagieuse dans le cours de l'exercice, et le 30 juin il n'y avait que deux patients en traitement à l'infirmerie. Depuis qu'elle est ouverte, cette prison s'est fait remarquer par l'absence de fièvres typhoïdes et d'autres maladies d'un caractère endémique.

L'école a été tenue avec compétence, et a donné d'heureux résultats. Les aumôniers continuent de rendre bon témoignage de l'attention et du zèle de l'instituteur. Les hommes qui suivent les classes se conduisent décemment et montrent un grand désir de profiter de l'occasion qui leur est offerte de s'instruire. "En s'appliquant à l'étude, et à l'école et dans leurs cellules," dit un maître, "ils travaillent à acquérir l'avantage de l'instruction."

On a apporté une amélioration importante aux deux bibliothèques—catholique et protestante—en y ajoutant les livres achetés sur la subvention allouée par le parlement, et à même la part spéciale que vous avez bien voulu assigner pour cet objet sur les recettes du tronc de la porte, établi pour cette fin et pour d'autres semblables, à l'avantage des détenus. L'aumônier catholique dit, à propos de la bibliothèque: "La subvention spéciale m'a permis d'acheter assez de livres pour répondre amplement aux demandes de tous vos lecteurs." L'aumônier protestant s'exprime ainsi sur le même sujet: "Avec l'argent alloué, j'ai pu ajouter à la bibliothèque des livres

de valeur sur l'éducation, des ouvrages à consulter, ainsi que des recueils de biographies, des livres d'histoire et des romans, choisis avec le plus grand soin, le tout formant 281 volumes, qu'on apprécie beaucoup." Il n'y a pas d'argent qu'on puisse mieux employer qu'à tenir sur un bon pied les bibliothèques, en ce qui regarde les pénitenciers. A cause de l'usage des deux langues—française et anglaise—on n'a pas trouvé qu'il fût pratique ou désirable de fusionner les deux bibliothèques.

J'extrais ce qui suit de mes notes d'inspection écrites dans le cours de l'exercice :—

" Je dois exprimer ma satisfaction sur la manière dont sont conduites les affaires de ce pénitencier, d'après ce que j'ai vu durant mon inspection. La discipline est bien maintenue ; la conduite et le travail des prisonniers sont en somme, excellents. Le préfet ne s'est plaint à moi d'aucun employé, et aucun des officiers ou des détenus n'a eu de grief à m'exposer."—*Livres de notes d'inspection*, page 532.

Et plus loin : " Il n'est que trop vrai de dire que la discipline a laissé beaucoup à désirer depuis l'ouverture du pénitencier, en 1873, jusqu'à la nomination du préfet actuel. Son succès à la maintenir est dû à ce qu'il suit les règlements et obéit aux instructions qu'il reçoit."—*Ibid.*, page 569.

Le jugement, le tact du premier aumônier, l'abbé Leclerc, et l'influence qu'il avait sur les prisonniers, ont plus d'une fois, dans le cours de nombre d'années, empêché une évacuation générale de la prison, sans aucune sanction de la loi.

Pénitencier de Dorchester.

A la page 623 du livre de notes d'inspection se trouve le passage suivant :—" Je suis très heureux de pouvoir exprimer ma satisfaction sur l'état général des choses ici, et de donner toute mon approbation à l'administration du préfet. Mes notes d'inspection montrent qu'il n'y a rien à blâmer ni à censurer." Vos propres notes, consignées dans le même livre, comportent les mêmes conclusions. Vous écriviez : " J'ai visité la prison en compagnie de l'honorable M. Bowell, ministre de la milice, de l'honorable M. Chapleau, ministre des douanes, et de MM. Stewart et Venning; nous avons fait l'inspection de l'établissement et des lieux, durant une heure et demie, et c'est avec satisfaction que nous avons observé l'ordre, la propreté parfaite, le silence et la discipline qui sont maintenus dans l'institution, toutes choses pour lesquelles le préfet et le personnel méritent les éloges que j'ai eu le plaisir de décerner ailleurs."

(Signé), JOHN S. D. THOMPSON.
Ministre de la justice.

La conduite et le travail des prisonniers ont été satisfaisants, sauf très peu d'exceptions.

Les employés se sont acquittés fidèlement et avec zèle de leurs devoirs. Le préfet n'a pas eu de plainte sérieuse à m'adresser contre aucun membre du personnel. Il dit des aumôniers : " C'est avec grand plaisir que je constate que les services des aumôniers ont été des plus satisfaisants, et je sais qu'ils font du bien." C'est l'exacte vérité.

Les terres marécageuses, qui étaient à peu près épuisées, ont été inondées l'automne dernier et sont restées submergées jusqu'en juin. Les eaux y ont déposé beaucoup de vase, dont la valeur comme engrais fait espérer au préfet des résultats avantageux pour les prairies et les pâturages.

Ce que la terre du pénitencier fournissait d'épinette se trouvant épuisé, on a été obligé d'acheter ce qu'il fallait pour la fabrication des cuves, etc.

On a agrandi l'atelier de confection et celui de la cordonnerie, et on y a fait les autres améliorations dont il est parlé dans mon dernier rapport, ce qui donne plus de commodité et de confort aux instructeurs et aux prisonniers.

On a posé un nouveau plancher en ciment dans la buanderie, qui est maintenant en bon ordre, et séparée des ateliers contigus de façon que les odeurs désagréables et les vapeurs de la lessive n'y puissent plus pénétrer.

Le combustible provenant de la terre du pénitencier sera épuisé cet hiver. Les milliers de cordes de bois de chauffage qu'ont données les arbres du fourré abattus par le temps ont fait épargner beaucoup de houille pendant quelques années.

On a eu des craintes au sujet de l'approvisionnement d'eau. Une ou deux fois, les réservoirs ont baissé au point d'inspirer de justes alarmes. On a jugé à propos de cesser d'approvisionner les logements des officiers à même ces réservoirs, et de leur fournir l'eau nécessaire à leurs besoins en la faisant venir de la source qui coule près de la cour de la ferme. Afin de réserver l'eau de la principale source d'approvisionnement pour la prison, il serait bon de mettre en communication la source de la carrière avec les maisons des employés au moyen d'un tuyau de 3 pouces. Le préfet a été chargé de mesurer la distance pour voir combien il faudra de pieds de tuyau, et faire rapport en conséquence. Pour protéger la source de l'approvisionnement d'eau sur les hauteurs, on ferait bien d'acheter la propriété qui l'avoisine. On a entamé des négociations à cet effet, mais elles n'ont pas abouti. L'abattage des arbres qui entourent les petites fontaines et les ruisselets dont s'alimentent les réservoirs va notablement diminuer la quantité d'eau, en enlevant l'ombrage qui empêche une évaporation trop rapide. De fait, j'ai appris que le propriétaire du terrain en question fait abattre les arbres de haute futaie depuis la rupture des négociations. C'est une affaire qui mérite qu'on s'en occupe, avant qu'il ne soit trop tard. Ce serait vraiment une calamité que de perdre ou de laisser gaspiller ces eaux excellentes. Il importe donc de prendre toutes les précautions possibles pour se prémunir contre une pareille éventualité. Aussi le préfet a reçu instruction de s'adresser au département pour l'achat de la propriété Turner, afin de mettre les sources à l'abri de tout danger de ce genre.

Le préfet a fait rapport que la Compagnie Eddy ne remplit pas l'engagement qu'elle a contracté de prendre, chaque année, au moins 1,500 douzaines de seaux. Elle n'en avait pas commandé jusqu'à concurrence de ce chiffre quand le préfet m'a écrit. Plus d'une fois il l'a notifiée du fait, mais sans résultat satisfaisant. Je recommande qu'on mette fin à l'arangement, à moins qu'elle ne prenne le nombre de seaux convenu. Le préfet est d'avis qu'il peut avoir ailleurs de meilleures conditions pour la vente de ces articles.

Les marchandises fournies par la Compagnie Manufacturière d'Oxford ont donné complètement satisfaction ; il y a grande amélioration dans la couleur du drap des uniformes d'officiers. Je suis en mesure d'ajouter que ces marchandises ont été également appréciées dans les autres pénitenciers. Les marchés pour les autres fournitures sont fidèlement exécutés.

Les logements des employés sont confortables et en bon ordre. L'adjonction d'une cuisine et d'un hangar pour le combustible aux maisons où on l'a faite, est d'une grande utilité.

De la chapelle, je n'ai rien à dire de particulier, si ce n'est qu'on n'est pas satisfait du nouvel orgue. Le préfet a été chargé de demander au facteur de mettre l'instrument en bon ordre, ou de le changer pour un meilleur, sinon, d'en rembourser le prix.

Comme quelques-uns des prisonniers se sont plaints du pain—sans raison, je crois—et comme le détenu qui est temporairement à la tête de la boulangerie n'a pas donné pleine satisfaction, je recommande qu'on y prépose de nouveau un instructeur compétent dans cette partie.

L'aumônier protestant parle favorablement de l'attention que portent les prisonniers au service divin; "une infraction au décorum est chose absolument inconnue." Il n'est pas bien satisfait de la partie musicale du service, à cause des changements continuels qui se font dans le chœur par le départ des membres exercés et l'entrée d'autres auxquels il faut tout apprendre. Il dit à propos de la bibliothèque générale: "Mon collègue en témoigne autant de satisfaction que moi; et sous l'administration de M. Gray, elle fonctionne mieux et plus aisément que par le passé." C'est un heureux effet de la fusion des deux bibliothèques. Le révérend M. Campbell a la direction de 126 détenus protestants, et il met le plus grand zèle à veiller à leurs intérêts spirituels.

Le rapport de l'aumônier catholique vaut la peine d'être lu. On y sent le vif intérêt qu'il prend à son œuvre et à l'amélioration morale de ceux dont il a la charge. Les chiffres qu'il donnent attestent qu'un grand nombre sont plongés dans une ignorance profonde et n'ont aucune instruction religieuse. "Plus je cultive ce champs de mes labeurs," dit-il "plus j'aime mon œuvre et les âmes confiées à ma garde." Or tel est le secret du succès de l'abbé Cormier. Les prisonniers savent qu'il a profondément à cœur leur bien-être et pour le présent et pour l'avenir, aussi ses conseils et ses enseignements portent les meilleurs fruits. La conduite des détenus, partout où il se trouve en contact avec eux, soit à la chapelle ou au dehors, est, suivant ses propres termes, "louable." L'organiste et les chantres sont infatigables aux exercices et aux répétitions, pour donner au chœur un ensemble qui ne laisse rien à désirer. L'aumônier témoigne sa reconnaissance pour mes humbles—mais jusqu'ici infructueuses—sollicitations dans le but d'obtenir une augmentation d'appointements pour les différentes organistes. Il n'est pas surprenant qu'une affaire comparativement insignifiante comme celle-là, échappe à la mémoire ou à l'attention d'un ministre, au milieu de soins si nombreux et si absorbants. Espérons que cette demande touchera une corde sensible dans les cœurs des membres du conseil du Trésor, et que le budget qui sera soumis à la prochaine session du parlement fera voir qu'ils apprécient la musique sacrée, dans nos chapelles pénitentiaires, de même que les efforts des huit dames organistes—car on ne peut trouver d'hommes pour la maigre pitance qu'elles reçoivent—dans le but d'imprimer aux offices religieux, les dimanches et fêtes, cet attrait, cette allégresse, ce caractère inspiré propres à remuer même l'âme d'un forçat.

Le médecin constate en faveur de l'institution qu'elle jouit de ce bon état sanitaire qui n'a jamais cessé d'y régner depuis qu'elle est ouverte. Il signale l'entrée de 9 adolescents de 16 ans et au-dessous de cet âge, et de 2 diminutifs de Micmacs, qui comptent respectivement 10 et 11 printemps.

L'école a été bien tenue et bien fréquentée; la moyenne des présents a été de 52·9 dans le cours de l'année. J'ai observé dans mes visites que les prisonniers s appliquaient à apprendre et écoutaient attentivement les instructions qu'on leur

donne. Voici ce que l'aumônier protestant dit de l'école dans son rapport:—"La discipline est parfaite, les élèves montrent un sincère intérêt dans leurs études, et un réel désir d'apprendre, d'où l'on peut, jusqu'à un certain point, justement conclure qu'ils ont quelque désir de se réformer." Je lis dans le rapport de l'instituteur:—"La grande majorité des écoliers a fait de grands progrès, et il est très encourageant d'en voir beaucoup qui, à leur entrée, ne savaient rien de plus que l'alphabet, capables après quelques mois de classe, de lire, d'écrire et de calculer avec facilité. Le manque d'instruction et de saine éducation, chez les jeunes gens, en entraîne beaucoup au crime. Pour ceux-ci, l'école est un bienfait inestimable, et un facteur important dans l'œuvre de leur réformation.

Pénitencier du Manitoba.

M. George L. Foster, comptable des pénitenciers, a continué à diriger cette institution, comme préfet intérimaire, durant le dernier exercice. N'ayant pas fait de visite à la Montagne-de-Pierre pendant ce laps de temps, je ne puis parler avec connaissance personnelle de ses affaires. D'après les rapports que j'ai sous les yeux, on peut raisonnablement conclure que l'administration du pénitencier a été couronnée de beaucoup de succès.

Le préfet intérimaire donne le détail des améliorations faites pour rendre la prison plus sûre, améliorations dont la nécessité se faisait sentir et qui contribueront, sans aucun doute, à empêcher les évasions. Il estime que le mur de la prison complétera les travaux de sauvegarde nécessaires. On peut faire construire, dans le cours de six ou sept années, par les détenus, quand ils s'entendront suffisamment en maçonnerie, un mur entourant une superficie de deux acres, y compris la prison proprement dite et les bâtiments contigus. La construction d'un mur qui renfermerait dans son enceinte douze ou quatorze acres, comme pour d'autres pénitenciers, d'une hauteur de vingt-cinq pieds et d'une épaisseur proportionnée, emploierait pendant au moins vingt ans tous les prisonniers disponibles à extraire la pierre, la piquer à vif, calciner de la chaux, corroyer le mortier, et faire le maçonnage. Si l'ouvrage est fait à l'entreprise, même le mur de moindre longueur—c'est-à-dire celui de deux acres—sera une affaire formidable et très dispendieuse. On déjouerait toute tentative d'évasion, ce qui est le principal objet pour lequel serait érigé le mur en question, si l'on augmentait le nombre des gardes, de manière à en garnir quatre postes d'observation solidement construits en bois et judicieusement placés, et si l'on avait une couple d'hommes de guet à cheval pour surveiller les prisonniers tandis qu'ils sont au travail. On recruterait dans le personnel actuel des douze gardes les quatre hommes qu'il faudrait pour occuper les postes. Il suffirait alors d'en avoir deux de plus pour faire la patrouille à cheval. L'exécution de ce plan serait presque, sinon tout à fait, aussi efficace que l'érection d'un mur pour la fin dont il s'agit—à condition qu'on choisisse des hommes d'un caractère bien trempé—et ce serait plus économique, en attendant que les ressources de la prison soient suffisantes pour permettre d'exécuter l'entreprise. On épargnerait du temps et de l'argent si l'on élevait un mur qui ne ferait qu'enceindre les bâtiments, mais on perdrait ainsi les nombreux avantages qu'offre une cour spacieuse, et que seuls peuvent bien apprécier les fonctionnaires ayant l'expérience de la discipline des prisons. Avant qu'on ne fasse rien pour la construction d'un mur, de quelque étendue que ce soit, je recommande, d'abord, qu'on s'enquère si cette construction peut être effectuée par les détenus; si elle ne peut l'être, alors, combien coûtera approximativement l'érection d'un mur destiné à

enclore, soit, douze ou deux acres, ou bien les bâtiments seulement. A propos de ce projet, il convient de faire observer que la plupart, au moins, des évasions qui ont eu lieu à ce pénitencier, ont eu pour cause, non pas tant le manque d'un mur que quelque point faible ou peu sûr de la prison, ou bien la négligence ou un défaut de vigilance de la part de l'officier ayant la charge des détenus qui se sont évadés. Je recommande de ne rien faire en ce qui regarde le mur, avant d'obtenir les renseignements que j'ai indiqués.

Du séchoir on fera un enclos à foin dans la cour de la ferme et un hangar à charbon près de la station du chemin de fer, sur la recommandation du préfet intérimaire, à laquelle j'ai donné mon assentiment; c'est le meilleur emploi qu'on pourrait faire de cette construction inutile.

Au témoignage du préfet intérimaire, la ferme présente une bien plus grande étendue en culture. Il n'y avait que 45 acres cultivés quand il est entré en fonction. Son rapport constate que les récoltes embrassaient une superficie de 45 acres en 1891–92, et qu'on en ensemencera 125 acres le printemps prochain.

Le préfet intérimaire a eu la bonne idée d'engraisser 100 cochons avec les produits de la ferme, pour la consommation de la prison, et par là il effectuera sans doute l'économie qu'il signale. Il comptait que la boucherie de l'automne dernier donnerait cinq tonnes de porc.

Sur son rapport et sur ma recommandation à cet effet, vous l'avez autorisé à entourer d'une clôture métallique la terre du pénitencier, sauf une petite ouverture près du village de la Montagne-de-Pierre.

Je donne toute mon adhésion à la recommandation du préfet de ne pas permettre l'ouverture de la route destinée à traverser la réserve, et que demande la municipalité de Rockwood, en sacrifiant " 12 acres du meilleur terrain de la ferme." L'explication de M. Foster, jointe à la connaissance que j'ai de la localité et de ses besoins m'engage à recommander de ne pas accorder le droit de passage, qui causerait de grands inconvénients, sans qu'il soit fait un nouveau rapport sur le sujet.

Le préfet intérimaire a pris des précautions salutaires par rapport au drainage, au puisard et aux alentours malsains de l'abattoir. C'étaient autant de foyers d'infection propres à engendrer des maladies d'une nature dangereuse.

" Le transfert des aliénés dans un avenir prochain, sera un pas dans la bonne voie," dit M. Foster, et je partage son opinion. Ces malheureux ne peuvent être traités comme l'exige leur état, quand ils sont en contact avec les détenus et qu'ils sont entourés de tout ce qu'offre de contrariant le régime pénal. Même les aliénés criminels devraient, si possible, être exclus de tout commerce avec leurs anciens compagnons dans le crime.

On me permettra de suggérer quelques améliorations à faire à la résidence du préfet. Pour le tenir convenablement, il faudrait un traitement beaucoup plus élevé que celui qu'il reçoit. Ce serait, à mon avis, une amélioration que de supprimer un étage. La situation de cette maison l'expose particulièrement aux rigueurs de la température, et le chauffage en est très dispendieux. Outre ce point important, les appointements du préfet ne suffisent pas à défrayer ce qu'il en coûterait pour la monter sur un pied convenable. Je recommande qu'on y fasse des changements qui lui permettent de l'occuper sans trop mettre à contribution ses moyens pécuniaires. En consultant mes notes d'inspection, je vois que le préfet m'a dit que cette maison

n'était pas sûre. S'il en est ainsi, il faudra peut-être la démolir pour la rebâtir sur un plan meilleur et plus économique.

L'aumônier protestant observe que la conduite de ses détenus, un seul excepté, "n'a rien laissé à désirer." Celui qui fait exception est un noir, d'une ignorance crasse, entêté et très méchant. Comme il est bâti en athlète, et aussi traître que violent, il est dangereux de le laisser parmi les autres personnes et les gardes. Il serait prudent de le transférer à Kingston, où il pourrait être étroitement gardé comme aliéné, s'il était nécessaire. "L'école et la bibliothèque," dit l'aumônier, "continuent de rendre les meilleurs services."

Je ne suis pas de l'avis de ce monsieur quand il suggère de faire constater par "le juge ou le shérif" à quelle communion religieuse appartiennent les condamnés. Cette constatation doit se faire par le fonctionnaire compétent au pénitencier, à l'entrée de chacun d'eux. S'il s'élève quelque doute ou quelque contestation sur la religion d'un prisonnier, le préfet, en présence des deux aumôniers, peut s'enquérir de chose et faire rapport à cet effet, s'il est nécessaire, pour instruire le ministre, qui décidera. Il est étrange de voir surgir une difficulté ou un malentendu sur ce chapitre, puisque tout détenu est parfaitement libre, lorsqu'il entre dans la prison, de faire choix de la chapelle où il entend prier Dieu, et ce choix, d'après les règlements, doit être froid et interdire toute ingérence de la part de tout fonctionnaire. Il n'existe pas de conflit sur ce point dans aucun autre pénitencier.

A la clôture de l'exercice, l'aumônier catholique avait sous sa direction 25 prisonniers. "Ceux, dit-il, que j'ai eu sous mes soins, ont généralement donné satisfaction."

Le médecin n'a point de cas d'une nature grave, ni d'accidents d'un caractère sérieux, ni de décès à rapporter. Il n'a rien à signaler qui soit particulièrement important.

Le colonel Irvine a été nommé préfet en remplacement de M. S. L. Bedson, décédé. M. D. D. Bourke, ci-devant instituteur et administrateur de l'infirmerie, a succédé à M. E. D. O. McDonell comme sous-préfet.

Pénitencier de la Colombie-Britannique.

Le préfet rapporte que la conduite des prisonniers, un seul excepté, a été bonne et à donné satisfaction. Celui qui fait exception est tout à fait méchant et dépravé; il vient des Etats-Unis. C'est un mal que des scélérats endurcis et sans scrupules comme celui-là soient relâchés pour devenir un fléau dans la société à l'expiration d'une peine relativement de courte durée. Pour ces êtres dangereux, la prison cellulaire, jointe au système de peines d'une durée indéterminée, est exactement le remède à employer.

Le préfet appelle l'attention sur ce que le système d'approvisionnement d'eau a de vicieux. Conformément à mon rapport, vous avez jugé bon d'autoriser la négociation d'un marché avec les commissaires de l'aqueduc, de New-Westminster, pour approvisionner le pénitencier. Les conditions sont favorables et comprennent le service organisé contre l'incendie, l'eau pour la cour de la ferme, le jardin et les logements des officiers. On a demandé des soumissions pour les tuyaux et le plombage, et l'on a adjugé l'entreprise L'eau, qui vient du lac Coquitlam, est, assure-t-on, d'excellente qualité; elle sera abondante et inépuisable tant qu'on en aura besoin.

Le conseil municipal de New-Westminster a demandé quinze pieds de terrain, en face de la résidence du préfet, pour l'élargissement du chemin public qui va de cette ville à Sapperton et à Port-Moody. Cette demande a été accordée à condition que le niveau du chemin soit exhaussé et qu'il soit construit un mur de soutènement partant du pont de bois jeté sur le creek qui sort du ravin, pour aboutir à la porte d'entrée des terrains dépendant de la maison du préfet. La corporation doit ériger un mur semblable au pied du talus sur lequel sont groupées les habitations des employés. Ces travaux, s'ils sont faits avec la solidité qu'ils exigent, seront une grande amélioration pour la propriété de l'Etat.

On a construit un nouveau quai pour l'usage de la prison. C'est un ouvrage très solide. Il faudra y bâtir un hangar pour la houille, le bois de service, etc., besogne que pourront exécuter les prisonniers.

On n'a pas enlevé le petit quai et le hangar qui se trouvent juste en face de l'entrée du péniteneier. Il est dangereux d'avoir ces constructions si près des endroits où travaillent les détenus, et d'y laisser amarrer de petites chaloupes. Des évasions peuvent s'effectuer aisément avec ces chaloupes, à l'aide de complices. Le préfet a été chargé de mettre à effet les dispositions de l'acte en chassant ceux qui pénétreraient sur la réserve du pénitencier.

On se propose de chauffer la prison à l'eau chaude, et un crédit de $5,875 a été affecté à cet objet, à la dernière session. On a demandé des soumissions, et l'entreprise coûtera beaucoup moins qu'on ne l'avait estimée.

Les logements des gardes sont en bon ordre, mais le besoin de bains se fait vivement sentir. On pourrait les y installer à des frais relativement minimes. Je recommande qu'autorisation soit donnée à cet effet.

La moisson a été très bonne. Le sol est habilement exploité en ce qui regarde les engrais, le drainage, la rotation des récoltes et les travaux de culture. On en a la preuve dans le fait qu'il ne se dépense rien ici pour les pommes de terre et les autres légumes, ni pour le fourrage.

Les métiers qu'on y exerce sont ceux de tailleur, de cordonnier, de charpentier, de forgeron, et de boulanger, qui occupent environ 30 détenus. Les autres prisonniers sont employés aux travaux intérieurs de la prison et à des ouvrages du dehors tels que la culture, le défrichement, le jardinage et autres occupations destinées à améliorer la réserve.

Plusieurs sauvages et Chinois travaillent dans l'atelier de confection et deviennent de très bons ouvriers. L'ouvrage qui se fait à l'atelier de cordonnerie est de première qualité, et l'instructeur se donne beaucoup de peine pour ses employés. La production dépasse les besoins de la prison. Je recommande qu'on autorise la vente du surplus à des acheteurs du dehors, aux prix courants. Ce surplus est comparativement si limité que les marchands de chaussures ne sauraient souffrir de la concurrence. Même au risque d'amener ce résultat, j'estime nécessaire d'insister pour qu'on offre en vente le produit du travail des détenus, et cela, autant pour réaliser des recettes que pour donner aux prisonniers les moyens d'apprendre des métiers.

Un certain nombre d'employés sont obligés de payer la location des maisons qu'ils occupent, l'administration n'en ayant fait bâtir que dix pour ceux qui sont mariés. Je recommande qu'on accorde une indemnité pour loyer à ceux auxquels on ne peut fournir de logements, afin qu'ils soient mis sur le même pied que ceux qui sont logés gratis.

Dans un rapport spécial, l'aumônier protestant se plaint que des détenus assistent au service de l'Eglise anglicane, célébré gratuitement par l'évêque Sillitoe. Je ne vois pas de raison qui justifie cette plainte. La même chose se ferait dans chacun des autres pénitenciers, en pareilles circonstances, c'est-à-dire s'il y avait des pasteurs des différentes communions qui offriraient leur ministère et s'il y avait un local disponible aux heures fixées pour ces exercices religieux. Permettre aux détenus de participer au culte de l'église à laquelle ils appartiennent, c'est là un principe qu'a toujours reconnu le ministre de la justice. L'obstacle qu'on a rencontré jusqu'ici, était le manque de pasteurs pour offrir leurs services, en conformité des heures et des règlements de la prison. La protestation de l'aumônier contre l'usage établi par l'ancien conseil de direction, et confirmé par les divers ministres de la justice qui se sont succédés, est donc inopportune et n'a pas de raison d'être.

L'aumônier rapporte qu'à la clôture de l'exercice, il avait sous ses soins 43 prisonniers, dont 20 Chinois, 3 sauvages, 2 noirs et 1 métis; les 17 autres étaient des blancs. "La conduite des prisonniers durant le service divin," dit-il, "a été excellente."

L'aumônier catholique avait sous sa direction 23 détenus. "Leur conduite générale," observe-t-il, "laisse peu à désirer." Il regrette que ceux qui fréquentent l'école n'aient pas un meilleur local. Comme à Dorchester, l'école se tient dans le corridor dallé de l'aile où sont les cellules. On ne peut rien trouver de mieux à présent, mais on pourra obvier à cet état de choses quand on construira les nouvelles chapelles. Le chœur fait des progrès satisfaisants. L'abbé Morgan représente aussi que "la rémunération de l'organiste n'est guère proportionnée au travail et au temps qu'il lui faut consacrer à ses fonctions."

Le médecin constate que les détenus ont joui d'une excellente santé. Il est heureux que le pénitencier ait échappé au fléau de la petite vérole qui a fait irruption dans plusieurs localités sur différents points de la province. "L'administrateur de l'infirmerie, M. Carroll," dit-il, "continue à s'acquitter de ses devoirs de la manière la plus satisfaisante."

L'école est dirigée par M. Keary, le comptable, avec le même zèle et la même compétence que par le passé. C'est une tâche difficile que celle du maître d'école; elle demande une grande patience et beaucoup de travail, parce que les élèves sont de races différentes. Il n'en a pas moins remarquablement réussi à leur faire faire des progrès. Des Chinois, des sauvages et des Italiens, ne sachant pas un mot d'anglais, apprenant à lire, à écrire et à calculer en très peu de temps. L'aumônier catholique dit de ceux qui fréquentent l'école : "Ils méritent certainement des éloges pour leur patience et leur application assidue à l'école."

Il est fort probable qu'il faudra changer de préfet, à cause de la mauvaise santé du titulaire actuel. M. McBride a débuté dans le service colonial comme gouverneur de la prison de Victoria, en 1864. Cette prison servait aussi de pénitencier, et un certain nombre de prisonniers qui purgeaient des condamnations à long terme, dont l'une à perpétuité, ont été transférés, en 1878, à l'établissement pénitentiaire de New-Westminster, dont M. McBride a été nommé préfet au mois de juin de la même année.

Département de la Justice.

Prison de Régina.

Cette prison a été ouverte il y a deux ans, pour y loger les criminels des Territoires du Nord-Ouest condamnés à l'emprisonnement pour des périodes ne dépassant pas deux années.

Le geôlier, M. A. L. Lunan, s'est montré fort compétent pour l'emploi qu'il occupe. La directrice est Mme Lunan. Les autres membres du personnel sont un sous-geôlier, un mécanicien, un chauffeur et trois guichetiers.

Voici un état indiquant le nombre et le sexe de ceux incarcérés et élargis, dans le cours de l'exercice 1891-92 :—

	Hommes.	Femmes.	Total.
En prison le 30 juin 1891	8	1	8
Entrés depuis le 30 juin 1891	52	5	57
	60	6	66
Elargis depuis le 30 juin 1891	43	6	49
En prison le 30 juin 1892	17	0	17

Moyenne quotidienne : 17.

Il n'y a pas eu de décès depuis l'ouverture de la prison.

Tableau des dépenses pour le dernier exercice :

Appointements	$ 2,999 50
Rations	1,241 30
Vêtements des détenus et uniformes des officiers	1,617 22
Fournitures pour la prison	4,825 29
Total	10,683 31

Au début, les employés, sauf le sous-geôlier et le mécanicien de jour, remplissaient leurs devoirs pour la forme et avec négligence, sans témoigner à leur supérieur le respect auquel lui donne droit sa position. Mais dès qu'on leur a fait voir qu'on pouvait aisément les remplacer, s'ils ne se conformaient pas à la discipline et aux règlements, ils se sont pliés à l'accomplissement de ce qu'exigent leurs fonctions respectives et ils donnent maintenant satisfaction.

L'approvisionnement d'eau est très défectueux et précaire. Deux puits qu'à fait creuser le ministre des travaux publics, ne sont d'aucun service. L'un est absolument à sec ; l'autre n'offre que de l'eau de surface impotable et impropre aux besoins de la cuisine. Celui qui est à sec aujourd'hui en donnait assez abondamment lorsque les employés du département des travaux publics ont entrepris de l'approfondir. Ils ont réussi à le gâter complètement. L'eau du creek de l'Amas-d'Os, que, à l'aide d'une pompe, on faisait venir à la prison pour tous les usages domestiques, a été détournée pour réparer le barrage. Cela s'est fait sans en donner préalablement avis au geôlier, et au risque presque certain de laisser la prison sans eau pour l'hiver. Il faut adopter des mesures pour fournir durant toute l'année de l'eau pure pour la table et la cuisine. Nul doute qu'au printemps, on aura en abondance de l'eau douce du creek.

On devrait clôturer une partie du terrain en dehors du mur de la prison pour le faire cultiver par les prisonniers. On pourrait y récolter une bonne quantité de

pommes de terre et d'autres légumes nécessaires à la consommation de la prison. Il faudrait aussi une clôture devant l'édifice pour éloigner les importuns. J'ai chargé le geôlier de soumettre à votre approbation un article destiné à figurer au prochain budget, pour du fil barbelé et des poteaux.

"La conduite des prisonniers, sans aucune exception, est bonne," me mande le geôlier. "On les a tenus tous occupés, bien qu'on ait eu peine à leur trouver de l'ouvrage." Le géôlier m'informe aussi que les officiers de la police à cheval du Nord-Ouest, en leur qualité de juges de paix, envoient les meilleurs travailleurs parmi les prisonniers qui comparaissent devant eux, aux prisons des casernes, et les inutiles, les incapables, à la maison de détention. Ce procédé ne paraît pas juste ni légal à l'égard d'une institution qui, bien dirigée, pourrait jusqu'à un certain point être mise en état de se suffire par le produit du travail d'hommes capables de travailler. Il mentionne ce fait pour que vous y avisiez.

Je recommande qu'on fasse bâtir, aussitôt que possible, une maison pour le sous-geôlier, projet auquel vous avez donné votre approbation.

Pour procéder aux travaux agricoles, il faudra mettre un article au budget pour l'achat d'une paire de bœufs, d'une charrue, d'une couple de herses et d'autres instruments aratoires.

La manière dont la prison est administrée, la propreté qui y règne et la bonne conduite qu'on fait observer aux détenus, sont autant de choses satisfaisantes et dignes d'éloges.

Le drainage est bon à présent. Le puisard ou réservoir où il se décharge, et les tombereaux de citerne que j'ai envoyés de Kingston pour le vider, fonctionnent à merveille. On ne sent pas la mauvaise odeur à la fosse aux déchets. On n'en peut dire autant des cabinets d'aisance mal construits et mal outillés que l'on doit au ministère des travaux publics.

Qu'il me soit permis de vous renouveler mes sincères remerciements pour l'attention que vous vous êtes toujours empressé d'apporter aux affaires des différents pénitenciers, que j'ai eu occasion de vous exposer, depuis mon dernier rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. G. MOYLAN,

Inspecteur des pénitenciers du Canada.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,
DIVISION DES PÉNITENCIERS,
OTTAWA, 22 décembre 1892.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

RAPPORT DU PRÉFET POUR L'EXERCICE FINISSANT LE 30 JUIN 1892.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 30 juin 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel de ce pénitencier pour l'année finissant le 30 juin 1892.

Le nombre des détenus au pénitencier à la la date du 30 juin 1891 était de		586
Venus depuis des prisons	110	
do des autres pénitenciers	6	
		116
		702
Libérés à l'expiration de leur sentence	132	
do par grâce	34	
do par décès	9	
do échappés	2	
Envoyés à l'asile	2	
		170
Nombre de détenus le 30 juin 1892		532

On a établi un système de variété dans la répartition des travaux à faire par les détenus, et l'on rencontre les exigences de l'institution dans tous ses départements.

Le travail des détenus est bon, et mieux fait lorsqu'ils sont employés à des travaux d'artisan qu'à d'autres emplois, ce qui indique que le désir s'accroît parmi eux de s'occuper à des travaux qui pourront leur être utiles lorsqu'ils seront libérés.

J'ai autant que possible essayé de satisfaire ces préférences en raison de leurs motifs, et je serais heureux de pouvoir augmenter ou varier les différentes industries, si les conditions actuelles dans l'emploi de la main-d'œuvre des détenus n'étaient pas aussi restreintes.

Les améliorations qui se font actuellement et celles en perspective dans la construction d'édifices vont sans doute, pour un certain temps, employer un grand nombre d'hommes aptes à ces travaux, et probablement qu'à part des travaux de construction, on prendra des dispositions pour établir d'autres industries dans la prison destinée à isoler les criminels, maintenant près d'être terminée.

La tour d'eau aura sa couverture avant l'hiver, et la prison pour l'isolement des détenus sera prête de bonne heure au printemps.

On est à démonter le moulin, et lorsque les machines auront été enlevées on commencera les travaux de la nouvelle boulangerie.

Les autres changements qui ont été ordonnés sont poussés avec toute la rapidité possible, et plusieurs vont donner de l'emploi pendant l'hiver. La prison destinée à isoler les criminels peut loger 118 prisonniers. On devra sans doute pourvoir à des règlements spéciaux pour la gouverne de ce nouveau département, ainsi qu'à des industries propres au travail dans les cellules, en vue d'utiliser ce département le plus tôt possible.

Il est à espérer que les avantages attendus de la classification des prisonniers dans ce département se réaliseront.

La discipline a été bien observée, et la conduite des prisonniers s'est améliorée d'une façon sensible. Il a été fait moins de rapports, qui, pour la plupart, ne sont

pas graves, et il est évident qu'il y a une meilleure disposition à l'obéissance et une meilleure appréciation des privilèges qui en résultent. Je suis convaincu que lorsque la classification projetée pour la prison destinée à isoler les criminels aura été faite, il en résultera beaucoup de bien par la séparation des prisonniers turbulents d'avec les autres. Je ne puis appuyer trop fortement sur l'importance de ce procédé, parce qu'en outre des avantages qui en résulteront pour la discipline, la crainte de l'isolement ne pourra être que salutaire pour les récidivistes. Je suis heureux de pouvoir dire que le nombre des récidivistes a été moindre que l'année dernière. Nous recevons encore un grand nombre de jeunes gens au-dessous de la trentaine, soit environ 58 pour 100, et près de 11 pour 100 du total de jeunes gens de moins de vingt ans. Je n'ai pas besoin de commenter ces faits. Ils sont compris et appréciés pleinement par le département.

En examinant le tableau de la répartition des détenus, on verra qu'une classification systématique des travaux a été adoptée. Je suis heureux de dire que les différents départements sont dirigés avec intelligence et avec soin.

Il y a eu deux cas d'évasion durant l'année, et les détails vous en ont été donnés dans le temps.

La réunion des deux bibliothèques s'est opérée d'une manière satisfaisante, et le système amélioré de la mise en circulation des livres va éviter beaucoup de confusion.

Une critique défavorable a été faite dans le cours de l'année sur l'état sanitaire de l'institution, ainsi que sur l'effet pernicieux de notre système d'égouts sur la santé publique de la ville de Kingston. Une perquisition a établi l'excellence de notre état sanitaire, ainsi que le peu de danger provenant de notre système d'égouts. Cependant, il sera utile de s'enquérir du danger possible qui proviendrait d'un système d'égouts autre que le nôtre pour notre approvisionnement d'eau.

La décision qui a été prise d'ériger une prison pour les femmes me dispense de revenir sur l'insuffisance de notre local actuel. Cette décision n'est pas venue trop tôt. On peut en dire autant du "département des fous." Des considérations humanitaires nous portent à espérer que ces constructions seront promptement terminées, et je n'ai aucun doute, par l'attention qu'on y a déjà portée, qu'elles seront bien adaptées aux fins en vue.

On a beaucoup fait depuis quelques années pour développer les moyens d'action qui conviennent à une institution de ce genre. Notre système domestique, si je puis m'exprimer ainsi, est en excellente opération. Les départements sous le contrôle du surintentendant des travaux et de l'ingénieur ont eu une tendance rapide à atteindre le plus grand résultat, et lorsque notre système d'aqueduc sera terminé, nous nous trouverons inférieurs à aucune autre institution publique de ce genre.

Tous les travaux ont été exécutés par les détenus, et la qualité de l'ouvrage est digne d'éloges.

La société demande d'être protégée en éloignant les criminels de son sein. Ne doit-elle pas aussi, puisque les prisonniers constituent un département de l'Etat, favoriser et exiger que l'on prenne tous les moyens qui leur permettront de reprendre, une fois libérés, la place qu'ils y avaient perdue ?

Conséquemment, tout ce qui a été fait, et tout ce que l'on se propose de faire ici, devra être considéré comme tendant à obtenir ce résultat humanitaire, sans aucunement déroger à la peine justement infligée au crime.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

M. LAVELL,
Préfet.

M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers,
Ottawa.

Département de la Justice.

N° 2.

Dépenses par tête des détenus du pénitencier de Kingston, pour l'année 1891-92.

Moyenne par jour..... 562

Noms.	Dépenses en argent en 1891-92.	A déduire le matériel en main provenant du crédit de 1891-92.	Dépenses nettes pour 1891-92.	A ajouter le matériel en main de 1891.	Coût réel pour 1891-92.	Coût par tête.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Appointements	54,665 27	.....	.....	.....	54,665 27	97 26¾
Gratification de retraite	1,228 57	.....	.....	.....	1,228 57	2 19
Uniformes des officiers	2,979 40	566 00	2,413 40	630 38	3,043 78	5 41¾
Rations	24,921 15	423 85	24,497 30	823 63	25,320 93	45 05½
Vêtements des détenus	6,083 80	2,153 07	3,930 73	3,839 70	7,770 43	13 82¼
Frais de voyage des détenus	1,820 30	.....	.....	.....	1,820 30	3 26
Vêtements aux détenus élargis	2,132 83	327 21	1,805 62	288 97	2,094 59	3 72¼
Literie	1,650 03	1,155 60	494 43	722 00	1,216 43	2 16½
Enterrements	8 00	.....	.....	.....	8 00	0 01½
Chapelles	532 13	.....	.....	.....	532 13	0 94¾
Bibliothèque	216 61	.....	.....	.....	216 61	0 38¾
Evasions	137 80	.....	.....	.....	137 80	0 24½
Infirmerie	934 78	78 66	856 12	71 25	927 37	1 65
Pension des employés	1,964 35	.....	.....	.....	1,964 35	3 49½
Chauffage	11,046 08	.....	.....	.....	11,046 08	19 65½
Eclairage	5,755 38	.....	.....	.....	5,755 38	10 24
Réparations aux bâtisses	4,366 85	.....	.....	.....	4,366 85	7 77½
Entretien des machines	1,237 70	.....	.....	.....	1,237 70	2 20¼
Salle d'armes	58 80	.....	.....	.....	58 80	0 10½
Cuisine	744 12	.....	.....	.....	744 12	1 32½
Papeterie	826 01	.....	.....	.....	826 01	1 47
Ferme	1,075 30	.....	.....	.....	1,075 30	1 91¼
Etable	234 86	.....	.....	.....	234 86	0 42
Entretien des bâtisses	12,935 86	8,425 13	4,510 73	995 43	5,506 16	9 79¾
Industries	323 79	.....	.....	.....	323 79	0 57¾
Fournitures	660 01	.....	.....	.....	660 01	1 17½
Télégrammes	27 76	.....	.....	.....	27 76	0 05
Frais de port	76 00	.....	.....	.....	76 00	0 13½
Fret	52 63	.....	.....	.....	52 63	0 09½
Frais de transport	25 85	.....	.....	.....	25 85	0 04½
Annonces	159 71	.....	.....	.....	159 71	0 28½
Téléphone	90 00	.....	.....	.....	90 00	0 16
Frais de voyages	401 78	.....	.....	.....	401 78	0 71½
Honoraires de magistrat	12 00	.....	.....	.....	12 00	0 02
	139,385 51	.....	.....	.....	.....	237 80½

Dépense par tête	$237 80½
A déduire pour le revenu	6 40¾
Coût réel	$231 39¾
Ou ce que coûte un détenu par jour	$ 0 63 29/75

S. W. SCOBELL,
Comptable.

18—1½

N° 3.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 30 juin 1892.

MONSIEUR,—En présentant mon rapport pour l'année 1891-92, je dois dire que les devoirs qui s'y rapportent ont été bien remplis.

Je désire exprimer ma reconnaissance au révérend chanoine Fulton, aumônier de Saint-Vincent-de-Paul, pour ses bienveillants conseils et son aide à nous procurer le devis pour la pose du nouvel orgue qui doit être bientôt placé dans la chapelle.

Dans les écoles, le système de moniteurs pris parmi les détenus, paraît très bien fonctionner, mieux que je m'y attendais.

Les deux bibliothèques ont été réunies, et les ouvrages de la religion ont été placés séparément dans les chapelles respectives.

La partie de ces livres qui m'est dévolue se compose de 234 volumes, et soixante et sept hommes en ont demandé.

Il y a eu à l'infirmerie un certain nombre de cas de fièvres durant l'année, sur lesquels malheureusement quelques décès, en dépit des soins et de l'attention que leur ont portés le médecin et l'infirmier.

Je suis, monsieur, respectueusement,
Votre, etc.,

C. E. CARTWRIGHT,
Aumônier protestant.

M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers,
Ottawa.

N° 4.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 30 juin 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer mon rapport pour l'année expirée le 30 juin 1892.

Je suis heureux de n'avoir à enregistrer aucun fait désagréable. Mes devoirs d'aumônier sont devenus agréables et légers par l'attention la plus empressée et l'assistance cordiale qui me sont données par tous les employés sans exception. Les détenus eux-mêmes ne me donnent aucun ennui inutile. Il sont toujours respectueux pour moi aussi bien au dehors que dans la chapelle, et l'attention constante qu'ils portent aux instructions qui leur sont si souvent adressées est un indice qu'ils désirent s'instruire des vérités de notre sainte religion. Leur attitude convenable et révérentieuse durant la messe et la bénédiction du Très-Saint-Sacrement est remarquable, et je puis dire édifiante. Ils remplissent, et à l'exception d'un petit nombre, accomplissent le commandement de l'Eglise concernant la confession et la communion pascales. Ceci à mon avis est grandement dû au zèle des Pères Oblats, qui ont si habilement conduit les retraites dans notre diocèse à l'automne et au printemps derniers. Pendant qu'ils étaient à faire la retraite à la cathédrale, ils ont trouvé le temps de visiter le pénitencier, d'y donner des sermons, et d'entendre les confessions de tous ceux qui désiraient s'approcher des sacrements. Le résultat a été très heureux. Bon nombre qui n'avaient pas été à confesse depuis des années se sont rendus à cette grâce particulière et se sont raccordés avec leur Dieu.

Après la mission terminée, j'ai demandé à ceux qui, soit par négligence ou manque d'occasion, n'avaient jamais reçu la confirmation ou la sainte communion,

de se former en classe pour recevoir des instructions spéciales. Le résultat m'a surpris. J'ai trouvé qu'il y avait vingt hommes et trois femmes qui n'avaient jamais participé à la grâce de la confirmation, et dix d'entre eux qui n'avaient jamais reçu la communion. Depuis la formation de cette classe, en décembre dernier, nous en avons reçu quatre autres qui se trouvaient dans le même état pitoyable.

La réunion des bibliothèques a réussi admirablement quant à ce qui concerne mon département. Tous les livres qui ne traitent pas de sujets religieux ont été enlevés de la bibliothèque de notre chapelle, ce qui a eu l'effet d'augmenter le respect des hommes pour ce lieu saint comme un endroit entièrement réservé pour Dieu et nos devoirs envers Lui.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAMES VINCENT NEVILLE,
Aumônier par intérim.

M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers,
Ottawa.

N° 5.

RAPPORT DU MÉDECIN.

PORTSMOUTH, ONT., 1er juillet 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter encore cette fois mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

L'état hygiénique de la prison n'a jamais été dans de meilleures conditions qu'à présent, et la santé des détenus a été bonne en général ; et bien que le nombre des admissions à l'infirmerie cette année ait excédé de 63 celui de l'année précédente (ce qui est dû à l'épidémie de "la grippe"), les mortalités cependant n'ont pas été plus nombreuses qu'en 1890-91.

Si l'on prend en considération l'âge avancé de quelques uns de ceux qui ont quitté cette vie ici depuis mon dernier rapport, il est évident que la mort les aurait enlevés bien avant s'ils n'eussent pas été bien soignés par les autorités de la prison, et je puis affirmer sans crainte de contradiction que personne n'est mieux traité que ne le sont les internes de cette institution. La nourriture est saine et suffisante, les vêtements sont chauds et confortables en hiver, et frais en été; leurs travaux ne sont pas plus rudes que ceux auxquels sont accoutumés les travaillants du dehors, qu'ils commencent et terminent de bonne heure le matin et le soir. Les dortoirs et les ateliers sont bien aérés. Ils ont des livres pour occuper leur esprit dans leurs cellules, et si ce n'était l'étroite dimension de leurs cellules, ils y ont plus de confort la nuit que la majorité des hommes de leurs conditions n'en ont au dehors.

Parmi les décès, vous remarquerez qu'il y en a eu deux de plus de 80 ans, deux condamnés pour la vie, une femme du département des femmes et un homme du département des aliénés. Deux sont décédés de phthisie, dont l'un avait passé plus de dix-neuf mois à l'infirmerie; deux de pneumonie, dont l'un était âgé de plus de 80 ans, et l'autre était un cas désespéré lorsque reçu à l'infirmerie, et, comme l'observait le sous-préfet, qui se mourait debout dans la cour. Il n'a vécu que cinq jours après avoir été admis. Un de ceux qui sont morts des fièvres typhoïdes avait mené une vie très dissipée avant d'entrer au pénitencier, et comme sa constitution était délabrée par suite de ses anciennes habitudes, il a succombé à la maladie en peu de jours.

Le nombre de ceux qui ont été reçus à l'infirmerie durant les douze mois a été de 283, et il en restait 9 le 30 juin 1892.

Le nombre des prescriptions, en dehors de l'infirmerie, s'est élevé à 2,401 pour les hommes, et 328 pour les femmes ; vous pouvez conclure de ceci qu'un détenu qui souffre ici de la moindre indisposition, est soigné de suite

Nous avons actuellement des vieillards qui, à mon avis, ne vivront pas assez longtemps pour terminer leurs termes d'incarcération. Il y en a un de 70 ans dont la sentence n'expirera que dans dix ans, un autre de 78 ans, un homme très faible, qui a été condamné à cinq ans, il y a environ 21 mois, et qui a passé à l'infirmerie la plus grande partie de l'hiver et du printemps dernier; un troisième qui est faible, et faible d'esprit.

Il y a eu onze cas au-dessous de 20 ans qui ont été reçus ici depuis mon dernier rapport, et un seul au-dessous de 74 ans, ce qui est mieux que pendant l'année 1890-91.

Nous n'avons été visités par aucune épidémie, si ce n'est la grippe.

Je faisais mention dans mon rapport de l'année dernière du grand avantage que nous avions reçu de l'usage de fénomètres qui rendent les égouts presque exempts de gaz nuisibles. On doit placer neuf autres de ces fénomètres dans d'autres bâtisses, en communication avec les égouts, de manière à réduire au minimum tout danger de maladies qui pourraient provenir des impuretés de ces égouts.

Département des aliénés.

Le nombre de patients dans ce département est actuellement de 27. Il en a été admis huit durant l'année qui vient de finir; trois en sont sortis guéris; deux qui ont suffisamment pris du mieux pour se remettre à leur ouvrage; un qui a été transféré à un asile provincial; deux qui sont morts. La plupart de ceux qui restent sont incurables, mentalement. Il y en a quelques-uns cependant qui offrent quelques symptômes d'amélioration, et j'espère pouvoir avant longtemps les envoyer travailler dans la cour.

Département des femmes.

Les choses iraient beaucoup plus aisément ici si nous n'étions pas obligés de garder dans le département les personnes dérangées d'esprit. Nous en avons deux actuellement. Nous n'avons pas d'endroit convenable pour enfermer ces infortunées et celles dont l'esprit n'est pas dérangé et qui ne croient pas que celles qui sont mentalement troublées le soient, et deviennent exaspérées en étant dérangées la nuit par le bruit que celles-là font. Ceci cause beaucoup d'ennui à la directrice et à la sous-directrice, et les met presque dans l'impossibilité d'empêcher les autres prisonnières de violer fréquemment les règles de l'institution.

Il y a eu plusieurs accidents dans le cours de l'année. Les plus sérieux qui ont nécessité un traitement prolongé à l'infirmerie ont été les suivants: fracture composé en petits fragments du fémur; fracture de l'humérus; blessure à l'œil gauche, qui a fait perdre au prisonnier atteint par cet accident la vue qui lui restait faiblement de cet œil lorsqu'il a été reçu à la prison; blessure contusionnée au cuir chevelu.

Plusieurs des gardes ont été malades durant l'année, et pas moins de 626 prescriptions leur ont été données pendant ce temps.

Les tableaux ci-joints indiquent le nombre de ceux qui ont été traités à l'infirmerie, et la nature des maladies pour lesquelles ils ont été soignés.

M. Gunn, gardien de l'infirmerie remplit toujours ses devoirs d'une manière très satisfaisante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

O. S. STRANGE,
Médecin, pénitencier de Kingston.

M. J. A. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

Département de la Justice.

N° 6.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

RELEVÉ annuel des maladies traitées à l'infirmerie, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

Maladie.	Restés.	Admis.	Total.	Décédés.	Sortis.	Restant.	Observations.
Abcès		5	5		5		
Ascites							
Asthme							
Angine simple		3	3		3		
Furoncles		4	4		4		
Bronchite, aiguë et chronique		15	15		15		
Brûlures							
Crampes		2	2		2		
Constipation		1	1		1		
Céphalalgie		4	4		4		
Cholérine							
Coliques		13	13		13		
Contusions		16	16		16		
Cystite	1		1		1		
Esquinancie		6	6		6		
do simple		1	1		1		
Débilité		4	4		4		
Diarrhée		2	2		2		
Dysenterie		4	4		4		
Dyspepsie		1	1		1		
Démence		5	5		5		
Epilepsie		7	7		6	1	
Erésipèle							
Febricule		20	20		20		
Fievre, intermittente							
do typhoïde	5	20	25	3	20	2	
Fistule dans l'anus							
Fracture de la clavicule		1	1		1		
do de l'os tarsien		1	1		1		
do de l'humérus		1	1		1		
Gelatio							
Hémicranie		1	1		1		
Maladie du cœur		1	1		1		
Hémoptysie		1	1		1		
Herpès Zoster		1	1		1		
Hernie		2	2		2		
Hystérie		6	6		6		
Hémophobie		1	1		1		
Hématémésie							
Hémorrhoïdes		1	1		1		
Ictère		1	1		1		
Blessure à l'œil		1	1		1		
Introduction d'une fiole dans le rectum		1	1		1		
Indigestion		2	2		2		
Influenza (la grippe)		58	58		58		
Lumbago		5	5		5		
Lenteur à se rétablir	1	2	3		2	1	
Névralgie		4	4		4		
Otalgie		1	1		1		
Ophthalmie		9	9		9		
Péritonite		1	1		1		
Parotide		1	1		1		
Purpura		1	1		1		
Phthisie	1	4	5	2	2	1	
Pneumonie		2	2	1	1		
do chronique	1	1	2	1	1		
Pleurésie		1	1		1		
Rhumatisme		18	18		16	2	
Débilité sénile		1	1	*1			
Synovite		1	1			1	
Sciatique		2	2		2		
Entorse		3	3		3		

*Aliéné.

N° 6.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

RELEVÉ annuel des maladies traitées à l'infirmerie, etc.—*Fin.*

Maladie.	Restés.	Admis.	Total.	Décédés.	Sortis.	Restant.	Observations.
Stricture	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Scrofule	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Syphilis	.....	2	2	.....	2	.....	
Syncope	.....	1	1	.....	1	.....	
Torticolis	.....	1	1	.....	1	.....	
Ulcères	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Convulsions urémiques	.....	1	1	.....	1	.....	
Plaies	.....	7	7	.....	6	1	
Panaris	.....	1	1	.....	1	.....	
Total	9	283	292	8	275	9	

O. S. STRANGE, M.D.,
Médecin, pénitencier de Kingston.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 1er juillet 1892.

N° 7.

ELEVÉ des décès survenus à l'infirmerie du pénitencier de Kingston, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

Numéro.	Noms.	Age.	Maladie.	Date de l'entrée.	Date du décès.	Pays d'origine.	Nombre de jours à l'infirmerie.	Observations.
565	Sullivan, John.....	21	Phthisie.....	9 mai 1891.....	8 août 1891.....	Canada.....	91	
9963	Narbonne, Geneviève	85	Pneumonie	12 nov. 1891.....	26 nov. 1891.....	do	14	
381	Elliott, George.....	20	Fièvre typhoïde.....	16 nov. 1891.....	7 fév. 1892.....	Angleterre....	83	
511	Coad, Walter.....	19	do	16 jan. 1892....	8 mars 1892.....	do	53	
602	Marshall, William ..	24	do	22 mars 1892..... ..	1er avril 1892.....	do	10	
425	Rogero, Nancio.	29	Phthisie.....	28 sept. 1890.....	12 avril 1892.....	Italie	562	
524	Connors, Peter	42	Pneumonie.....	8 juin 1892.....	13 juin 1892.....	Irlande.....	5	
			ALIÉNÉS.					
8636	Hotchkiss, Erast....	46	Marasme.....	....	1er août 1891.....	Canada.....	.....	
4762	Braynard, Jer	81	Débilité sénile	4 juin 1892.....	21 juin 1892.....	Irlande.....	17	

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 1er juillet 1892.

O. S. STRANGE, M.D.,
Médecin, pénitencier de Kingston.

N° 8.

RELEVÉ des accidents arrivés à des détenus du pénitencier de Kingston, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

Date.	Nom.	Où employé.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Nombre de jours à l'infirmerie.	Observations.
1891.						
2 juillet	Milburn, V	Département séparé	Fracture	Tombé d'un échafaud	85	
4 do	Johnston, W	Piles de pierre	Blessure à l'œil	Frappé par un éclat de pierre	37	
24 do	Fitzgibbon, C	Chantier de pierre	Blessure	Coupé avec un couteau	10	
1892.						
20 fév.	Cranham, T	do do	Blessure à l'œil	Frappé à l'œil par un éclat de pierre.	25	
12 mars	Bradley, D	Cour au bois	Fracture, humérus	Tombé d'une charge de bois	51	
7 mai	Black, W	Piles de pierre	Contusion	Frappé par la roue motrice d'une machine.	26	
17 do	Fitzgibbon, C	Chantier de pierre	Blessure	Tentative de suicide	6	
22 do	Reed, G	Départ. des aliénés	Contusion au cuir chevelu	Frappé par un aliéné	15	

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 1er juillet 1892.

O. S. STRANGE, M.D.,
Médecin, pénitencier de Kingston.

N° 9.

RELEVÉ des détenus aliénés dans l'asile attaché au pénitencier de Kingston, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

Distribution.	Hommes.	Femmes.	Total.
Restés sous traitement au 30 juin 1891	27	.....	27
Admis depuis :—			
Pénitencier de Kingston	9	.....	9
do St-Vincent de Paul	.....	.....	.....
do Dorchester	.....	.....	.....
do Manitoba	.....	.....	.....
do la Colombie-Britannique	.....	.....	.....
Total des aliénés sous traitement pendant la dite période	36	.....	36
Renvoyés :—			
Guéris	3	.....	3
Suffisamment rétablis pour retourner au travail	3	.....	3
Transférés à l'asile provincial à l'expiration de la sentence	1	.....	1
Décédés	2	.....	2
Restant sous traitement au 30 juin 1892	27	.....	27

MORTALITÉ.

Nombre.	Numéro.	Age.	Date du décès.	Durée de la folie.	Cause probable de la mort.	Observations.
1	8636	46	1er août 1891	7 ans 270 jours	Marasme	Décédé hors de l'infirmerie.
2	4762	81	21 juin 1892	33 ans 143 jours.	Débilité sénile	

O. S. STRANGE, M.D.,
Médecin, pénitencier de Kingston.

PÉNITENCIER DE KINGSTON,
ASILE DES ALIÉNÉS, 1er juillet 1892.

N° 10.

DÉPARTEMENT DES ALIÉNÉS, PÉNITENCIER DE KINGSTON.

RELEVÉ des détenus admis dans le département des aliénés de l'institution du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

N°	Nom.	Date de l'admission.	D'où reçus.	Disposition.		Sous traitement, 30 juin 1892.	Observations quant à l'état actuel de ceux qui restent sous traitement.
			Pénitencier de Kingston.	Guéris.	Assez rétablis pour travailler.		
1	White Eye A..... ...	8 juill. '91	1	.....	1	.....	Cet homme souffre d'épilepsie, n'est pas aliéné, mais interné pour protection.
2	White Eye A.....	10 sep. '91	1	.....	.....	1	
3	Gilbaut, Octave.....	30 déc. '91	1	.....	.....	1	Légère amélioration.
4	Johnston, George.....	31 do '91	1	1	.....	.....	
5	Harrison, Valentine.....	11 jan. '92	1	1	.....	.....	
6	Berrill, George.....	9 fév. 92	1	.....	1	.....	
7	Andrews, William.....	16 mai '92	1	.....	.....	1	Pas d'amélioration.
8	Berrill, George.....	16 mars '92	1	1	.....	.....	
9	Thomas, Charles.....	7 juin '92	1	.....	1	.....	
	Total.....	.....	9	3	3	3	

O. S. STRANGE, M.D.,
Médecin, pénitencier de Kingston.

N° 11.

RAPPORT DE LA DIRECTRICE.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 30 juin 1892.

MONSIEUR,—Je vous présente ci-joint mon rapport annuel des ouvrages faits dans le département des femmes à ce pénitencier.

Il y a eu durant l'année un décès, deux graciées, trois remises en liberté, huit reçues, laissant actuellement 26 internes.

Je suis, monsieur,
Votre obéissante servante,

R. A. FAHEY,
Directrice.

M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 12.

RELEVÉ de l'ouvrage fait dans le département des femmes pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Nombre d'articles.	Articles confectionnés.	Journées.	Valeur de la journée.	Montant.	Total.
			Centins.	$ cts.	$ cts.
131	Chemises fines	131	30	39 30	
203	do coton	203	30	60 90	
228	Taies d'oreillers	38	30	11 40	
333	Draps de lit	167	30	50 10	
1060	Essuie-mains	88	30	26 40	
173	Mouchoirs	15	30	4 50	
89	Paires de mitaines	189	30	26 70	
208	do chaussettes	208	30	62 40	
141	do manchettes	141	30	42 30	
701	do caleçons	701	30	210 30	
508	Chemises de flanelle	508	30	152 40	
3	Surplis	3	30	0 90	
	Faire des tapis	3	30	0 90	
					686 70
	Prison des femmes.				
	Couture, tricot, le ménage, le lavage, faire la cuisine	3,285	30	.....	1,015 00
	Ouvrage à l'entreprise.				
156	Chemises en flanelle	156	30	.....	46 80
					1,748 50

R. A. FAHEY,
Directrice.

N° 13.

RAPPORT DE L'INSTITUTEUR.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 30 juin 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'école de ce pénitencier pour l'année expirée le 30 juin 1892.

La conduite des hommes et leurs progrès ont été très satisfaisants. Le nombre d'élèves inscrits a été de 98, et l'assistance moyenne de 90. L'enseignement a été la lecture, l'écriture, l'orthographe et l'arithmétique élémentaire. Ceux qui suivent l'école paraissent comprendre parfaitement l'avantage qui leur est accordé. On doit des remerciements au préfet pour l'intérêt qu'il porte à ce département, ainsi qu'aux aumôniers et à mes aides pour le zèle qu'ils mettent à favoriser la cause de l'éducation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. B. P. MATHEWSON,
Instituteur.

N° 14.

ÉTAT COMPARATIF du mouvement des détenus du pénitencier de Kingston pendant les dix années qui ont précédé le 30 juin 1892.

Années.	Entrés.								Sortis.													Total.			Nombre restant à la fin de l'exercice.			Moyenne annuelle.
	Venant des prisons communes.		D'autres pénitenciers.		Repris.	Total.			Par expiration de la peine.		Graciés.		Transférés à l'asile.		Suicide.	Décès.		Evadés.	Par ordonnance de cour.	D'autres pénitenciers.	Trans. à la maison de réforme.							
	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Hommes.	Hommes.	Hommes.	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Total.	
1882-83	125	4	4	8	....	129	12	141	144	8	30	....	6	....	....	10	....	3	....	....	....	193	8	201	572	22	594	563
1883-84	114	12	1	....	....	115	12	127	140	5	28	1	1	....	....	9	....	1	....	....	....	179	6	186	446	28	474	$500\frac{91}{73}$
1884-85	195	4	1	7	....	196	11	207	117	8	22	....	....	....	....	5	....	2	....	....	....	146	8	154	496	41	537	$500\frac{2}{365}$
1885-86	207	8	....	....	....	207	8	215	122	8	26	....	7	....	....	4	....	4	2	1	....	166	8	174	537	41	578	$548\frac{382}{365}$
1886-87	148	2	....	....	....	148	2	150	123	14	28	2	2	....	....	6	....	....	....	....	1	160	16	176	526	28	554	$571\frac{146}{365}$
1887-88	145	10	4	....	....	149	10	159	143	13	22	....	2	....	1	4	....	2	....	....	....	174	13	187	501	25	526	$553\frac{269}{365}$
1888-89	176	7	3	3	....	179	10	189	126	4	17	1	1	....	....	6	1	1	....	....	....	151	6	157	430	24	454	552
1889-90	175	4	5	4	....	180	8	188	113	6	17	5	3	....	....	7	1	6	....	....	....	146	12	158	565	21	586	$577\frac{129}{365}$
1890-91	154	10	1	4	1	156	14	170	126	9	17	1	5	....	....	8	1	2	....	....	....	158	11	169	562	24	586	577
1891-92	108	2	....	6	....	108	8	116	121	2	32	2	1	1	....	8	1	2	....	....	....	164	6	170	506	26	532	$562\frac{33}{365}$
	1547	63	19	32	1	1567	95	1662	1275	77	239	12	28	1	1	67	4	23	2	1	1	1637	94	1731				

N° 15.

MOUVEMENT d'entrée et de sortie au pénitencier de Kingston, pour l'année terminée le 30 juin 1892.

Désignation.	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Total.
Population au 30 juin 1891	.....	.....	.....	562	24	
Détenus entrés depuis :—						586
Venant des prisons communes	108	2	110			
Venant des autres pénitencies	.....	6	6			
				108	8	116
				670	32	702
Sortis depuis :—						
Par rémission de sentence	121	2	123			
Graciés	32	2	34			
Evadés	2	.....	2			
Décédés	8	1	9			
Envoyés à l'asile	1	1	2			
				164	6	170
Population à minuit le 30 juin 1892	.....	.....	.....	506	26	532

N° 16.

LISTES des détenus du pénitencier de Kingston qui été ont graciés dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1892.

N°	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1	William Hayes	Viol	York.
2	Mortimer Schell	Larcin	Bruce.
3	Frederick Jarvis	Bris de magasin et larcin	Waterloo.
4	Nellie Taylor	Larcin	Westmoreland.
5	James Ogelvie	do	York.
6	Edgar Teadman	Vol avec effraction	Stormont, D. et G.
7	Harry Horsey	Incendie	Frontenac.
8	Maude Stephenson	Larcin	Annapolis.
9	Henry Harding	Meurtre	Essex.
10	Victor Milburn	Faux	Peterborough.
11	James Washington	Vol de lettres	Essex.
12	William Baldwin	Larcin	Victoria.
13	Clove Baldwin	do	do
14	Alexander Newman	Incendie	Frontenac
15	Robert Murphy	Homicide	Québec.
16	Edward Cardo	Viol	York.
17	Charles Carey	do	Perth.
18	Arthur P. Davis	Meurtre	York.
19	Geo. Catellier,	Vol de lettres	Carleton.
20	S. L. Hollingsworth	do	do
21	E. H. Hayes	do	do
22	Duncan Currie	Larcin	Bruce.
23	John Lamb	Larcin et vol avec effraction	Norfolk.
24	William Buckley	Viol	Québec.
25	Christie Carter	Larcin	Carleton.
26	Arthur Pinel	Vol de lettres	York.
27	William Jones	Larcin	Bruce.
28	John Grey	do	Elgin.
29	Wm. Minnhinick	do	do
30	Thomas Agget	Meurtre	Stormont, D. et G.
31	Timothy Depew	Vol	Wentworth.
32	Joseph Gigg	Incendie	Ontario.
33	Chas. H. Brown	Faux	Kent.
34	Henry Sare	Vol avec effraction	Middlesex.

N° 17.

Liste des détenus décédés au pénitencier de Kingston dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1892.

N°	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1	Erastus Hotchkiss	Meurtre	Leeds et Grenville
2	John Sullivan	Larcin	Halton.
3	Geneviève Narbonne	Complice de meurtre	Terrebonne.
4	George Elliott	Vol avec effraction	York.
5	Walter Coad	Larcin et vol de chevaux	Simcoe.
6	Wm. Marshall	Larcin et recel	Wentworth.
7	Murces Rogero	Lésion corporelle grave	York.
8	Peter Connors	Larcin	do
9	Jeremiah Breman	Viol	Perth.

N° 18.

Liste des détenus qui ont été réincarcérés au pénitencier de Kingston pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

N°	Nom.	1ère réincarcération.	2e réincarcération.	3e réincarcération.	4e réincarcération.
1	Elizabeth Phelan	1			
2	Michael Callaghan				1
3	Richard Harris			1	
4	Thomas Johnston	1			
5	George Clark			1	
6	Stanley McFarlane			1	
7	James Collins			1	
8	John Ross			1	
9	Amédée Paquette			1	
10	John Stoddard	1			
11	George Murray	1			
12	David Dunlop	1			
13	George Stone	1			
14	James Clark	1			
15	Frank Ryan	1			
16	Edward Gingras	1			
17	Frank Churchill	1			
18	Charles McGee	1			
19	Thos. Spellman				1

N° 19.

État sommaire des punitions infligées dans le pénitencier de Kingston pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Mois.	Privés de tabac.	Baissés en grade.	Nombre mis au cachot.	Mis aux cellules.	Fouetté.	Nombre de coups de fouet appliqués.	Privés de rémissions gagnées.	Nombre privés de l'école.	Nombre privés de livres.	Nombre privés de lumière.	Réprimandés.
1891.											
Juillet	.....	.....	19	.....	.....	.....	18	.....	.....	.....	9
Août	.....	.....	28	2	.....	.....	35	2	2	3	4
Septembre	.....	.....	27	2	1	36	28	.....	.....	.....	4
Octobre	.....	.....	4	.....	.....	.....	5	1	.....	.....	4
Novembre	.....	.....	15	2	.....	.....	9	.....	.....	.....	12
Décembre	.....	.....	4	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
1892.											
Janvier	.....	1	4	.....	.....	.....	3	.....	.....	3	2
Février	2	1	2	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....
Mars	.....	2	7	1	.....	.....	9	.....	1	.....	4
Avril	1	1	3	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2
Mai	.....	.....	8	1	1	36	8	.....	.....	1	1
Juin	.....	1	7	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	1

N° 20.

État des rémissions de peines gagnées par les détenus qui sont sortis du pénitencier de Kingston pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Nombre.	Jours.	Nombre.	Jours.	Nombre.	Jours.	Nombre.	Jours.
1	15	1	143	1	174	1	362
1	78	1	145	1	175	13	365
1	84	1	146	3	178	1	499
2	89	1	150	24	180	1	534
3	91	1	151	1	230	1	535
1	93	1	156	1	263	1	536
10	96	1	157	1	269	3	546
1	101	1	159	8	270	1	623
1	108	2	160	2	313	1	801
1	124	2	165	1	318	2	810
1	132	1	166	1	326	1	820
2	133	2	167	2	352	1	822
1	136	1	168	1	353	1	1,128
1	137	44	.....	1	354		
1	138	1	173	2	361	123	

N° 21.

VALEUR du travail, abstraction faite des matériaux, exécuté dans le pénitencier de Kingston pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Divers départements.	Nombre de jours.	Valeur.
		$ cts.
Département des charpentiers et métiers	14,277	7,138 50
Maçons et tailleurs de pierre	64,376	32,188 00
Forgerons et ateliers des machines	9,711	4,855 50
Atelier des tailleurs	12,113	6,056 50
Cordonnerie	6,611	3,305 50
Prison des femmes	5,736	1,720 80
Ferme, étables, conducteurs d'attelages, etc	6,784	2,713 60
Boulangerie	1,840	920 00
Réfectoire, cuisine et bibliothèque	6,573	2,629 20
Ailes et pension des employés	6,429	2,571 60
Buanderie	2,568	1,027 20
Séchoir	7,700	3,080 00
Moulin à farine	600	240 00
		68,446 40

N° 22.

ÉTAT indiquant le nombre de volumes dans la bibliothèque générale du pénitencier de Kingston, le nombre de détenus qui se sont servis de livres, le nombre de volumes sortis durant l'année, et le nombre de volumes ajoutés.

—	—	Total.
Nombre de volumes au commencement de l'année	2,646	
do do ajoutés depuis	405	
		3,051
do de prisonniers se servant de la bibliothèque	.....	371
do de volumes sortis	.....	12,513

N° 23.

COMPTE des recettes et des dépenses du moulin à farine, pénitencier de Kingston, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Détails.	Taux.	Dt.	Av.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
2,624 39/60 boisseaux de blé	1 17½	2,952 97	
2,434 58/60 do	1 17	2,848 91	
724 22/60 do	1 06	767 83	
Salaire du meunier	.....	700 00	
600 jours de travail de deux détenus	0 40	240 00	
30 tonnes de houille	4 30	129 00	
Huile, etc	.....	20 00	
2,820 sacs de farine	2 46	.....	6,937 20
26 1187/2000 tonnes de son	16 00	.....	425 00
8 168/250 tonnes de déchets de mouture	17 00	.....	147 42
Son pour étable et ferme	.....	.....	30 00
Balance	.....	.....	119 09
		7,658 71	7,658 71

P. O'CONNOR,
Meunier.

N° 24.

COMPTE de la ferme, pénitencier de Kingston, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

DT. AV.

Détails.	Montant.	Détails.	Taux.	Montant.
	$ cts.		$ cts.	$ cts.
Semence pour ferme et jardin	95 93	90 tonnes de foin.	8 00	720 00
Engrais	109 25	70 tonnes de paille	5 00	350 00
Soufre	4 20	900 boiss'x de pommes de terre	0 40	360 00
Gingembre	2 20	1,500 do d'avoine	0 35	525 00
Acide sulfurique	1 80	400 do pois	0 70	280 00
Salpêtre	75	1,100 do orge	0 50	550 00
Travail de 20 détenus	2,110 00	200 do carottes	0 40	80 00
Salaire, instructeur d'agriculture	700 00	1,000 do betteraves	0 40	400 00
do 2 gardiens	1,000 00	600 do panais	0 50	300 00
do 1 garde	400 00	52 do fèves	1 00	52 00
2 paires de chevaux	600 00	100 do tomates	0 50	50 00
2 conducteurs d'attelage	700 00	50 do maïs	0 50	25 00
Déchets de table pour les porcs	75 00	237 do oignons	1 00	237 00
Balance	224 87	600 do navets	0 30	180 00
		200 pieds de choux-fleur	0 10	20 00
		3,000 do de céleri	0 03	90 00
		5,000 do de laitue	0 01	50 00
		15,000 do de choux	0 05	750 00
		400 douz. d'épis de maïs, p. douz	0 10	40 00
		500 paquets d'herbes,	0 05	25 00
		12,000 lbs de porc	0 07	840 00
		100 charges de citrouilles	1 00	100 00
	6,024 00			6,024 00

N. P. WOOD,
Inst. d'agriculture.

N° 25.

REVENU.

DT. LE CANADA en compte avec le pénitencier de Kingston, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892. AV.

1891.		$ cts.	$ cts.	1892.		$ cts.	$ cts.
31 juillet..	Traite n° 333, avoir du receveur général.....	39 95		30 juin....	Travail des détenus	821 92	
31 août. ..	do 450, do do	137 00		30 do ..	Atelier des tailleurs de pierre.....	443 08	
30 sept ...	do 578, do do	195 45		30 do ..	do forgerons.....	235 39	
31 oct	do 695, do do	37 13		30 do ..	do tailleurs.....	121 83	
do	Cert. de transfert—Vêtements de sauvages..	1,762 89		30 do ..	Cert. de transfert—Vêtements de sauvages..	1,762 89	
30 nov....	Traite n° 100, avoir du receveur général.....	106 31		30 do ..	Atelier des charpentiers	96 55	
1892.				30 do ..	do cordonniers.....	11 81	
				30 do ..	Chauffage	40 00	
				30 do ..	Ferme.....	67 25	
29 février.	do 412, do do	66 90					
31 mars.. .	do 524, do do	58 77					
30 avril...	do 632, do do	50 31					
11 mai....	Cie Canadienne de Granit, chèque.....	659 66					
31 do	Traite n° 116, avoir du receveur général.....	297 29					
30 juin. ..	do 246, do do	189 06					
			3,600 72				3,600 72

S. W. SCOBELL,
Comptable.

Département de la Justice.

N° 26.

DÉTAILS des dépenses du pénitencier de Kingston pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Appointements du personnel.	$ cts.
Préfet, M. Lavell	3,000 00
Sous-préfet, William Sullivan	1,500 00
Médecin, O. S. Strange	1,800 00
Comptable, S. W. Scobell	1,200 00
Aumônier (pro.), rév. C. E. Cartwright	1,200 00
do (c.r.), rév. J. S. Quinn	1,200 00
Secrét. du préf., Robert R. Creighton	800 00
Gardien en chef, Robert Hewton	900 00
Garde-magasin, P. O'Donnell	1,000 00
Instructeur en chef, James Adams	1,300 00
Mécanicien, James Devlin	1,300 00
Electricien, Charles Baylie	800 00
Poseur d'ap. à vapeur, Charles Munroe	700 00
Econome, James Weir	900 00
Gardien de l'infirmerie, Wm. A. Gunn	530 00
Instituteur, salaire réparti entre 4 gard.	590 00
Messager, M. J. Kennedy	600 00
Directrice, Rose Ann Fahey	600 00
Sous-directrice, Mary Smith	260 00
Meunier, P. O'Connor	700 00
Boulanger, Wm. Coward	700 00
Instit. d'agr. et jardinier, Neil P. Wood	700 00
Instructeurs de métiers, 4 à $700	2,800 00
do 1	690 00
do 2 à $630	1,260 00
do 1	600 00
Gardiens, 2 à $600	1,200 00
do 1	590 00
do 1	530 00
do 3 à $500	1,500 00
Gardes, 29 à $500	14,500 00
do 2 à $460	920 00
do 7 à $430	3,010 00
do 4 à $400	1,600 00
Surnuméraires, 2 à $500	1,000 00
Chauffeur, 1	500 00
Conducteurs d'attelages, 2 à $400	800 00
do do 2 à $300	600 00
Gardes supplémentaires pendant la maladie des employés	285 27
	54,665 27
Gratifications.	
Sarah Burke, aînée	261 14
Jeremiah O'Driscoll	967 43
	1,228 57
Uniformes des employés.	
Serge bleue, 1,197¾ vgs	713 19
Etoffe d'estame, 259 vgs	314 74
Drap, 28 vgs	106 40
Batiste et drap italien, 1,321 vgs	267 40
Tweed et étoffe en frise grise, 236¼ vgs.	160 88
Calicot et toile de Hollande, 742 vgs	70 91
Coton croisé et toile, 268 vgs	31 09
Doeskin, 31¾ vgs	49 21
Coton jaune, et tissu de crin, 193 vgs	19 24
Mérino et serviettes	34 74
Boutons couronnés d'or pour officiers	150 50
Bonn. en fourrures et chap. do	86 09
Milleret	54 49
Soie torse et à machine	88 05
Fil sur bobine et en écheveaux	89 60
Ouate, boutons et agrafes	41 55
Cuir français et du Canada, fendu	225 84
Cuir, grenelé et à trépointe	91 83
Cuir jaune et peaux de chevreau	30 25
Cuir, à semelle, 1,029 lbs	190 36
Gants et mitaines	98 71

Uniformes des employés—Fin.	$ cts.
Colle, soies, cirage et lacets	18 75
Cire d'abeille, coussins, toile élastique et ligneul	27 60
Clous, broquettes, alènes et œillets	7 98
Art Journal, livre des modes, département du tailleur	10 00
	2,979 40
Rations.	
Bœuf, 14,876 lbs à $6.40 le 100	9,520 64
Mouton, 6,358 lbs à $7 le 100	445 02
Sucre, 17,197 lbs à 4⅜c	752 37
Thé, 3,595 lbs à 20c	719 00
Beurre, 6,054 lbs à 17c	1,029 18
Orge, 6,587 lbs à 2½c	164 68
Riz, 5,137 lbs à 4c	205 48
Farine d'avoine, 692 lbs à 2¾c	19 03
Sel, 39,962 lbs à $\frac{1}{24}$c	199 81
Tabac, 2,400 lbs à 50c	1,200 00
Vinaigre, 388 galls. à 14c	54 33
Poivre, 420 lbs à 10c	42 00
Poisson, 3,175 lbs	131 00
Blé, 5,793 boisseaux	6,579 98
Farine, 515 sacs	1,339 00
Bacon, 11,598 lbs	975 85
Pommes de terre, 3,428 boisseaux	1,220 00
Fèves, 43 boisseaux	53 90
Pois, 39 boisseaux	13 85
Oignons, 9 boisseaux	10 38
Malt, houblon et levain	58 47
Saindoux, 570 lbs	51 30
Œufs, raisin, raisin de Corinthe	31 40
Divers pour le dîner de Noël	104 48
	24,921 15
Vêtements des détenus.	
Drap carreauté gris, 1,483 vgs	710 02
Flanelle grise, 2,211 vgs	885 85
Drap gris 2,769 vgs	1,246 28
Molleton, 904 vgs	336 00
Toile, 658 vgs	141 32
Doublure en gros drap, 1,160 vgs	126 00
Doublure en batiste, 102 vgs	11 97
Coton jaune, 2,876 vgs	229 74
Grosse toile 560½ vgs	96 10
Drill, 2,474 vgs	228 62
Coton blanc, 347 vgs	37 48
Indienne, 59 vgs	9 08
Flanelle blanche, 25 vgs	12 50
Etoffe pour habits, 23 vgs	15 20
Laine filée, 942 vgs	394 15
Fil sur bobines et en écheveaux	185 65
Echarpes, cache-nez et châles en laine	82 00
Chapeaux de paille et chap. de femmes	40 34
Aiguilles, dés, rubans à mesurer et boutons	137 16
Ciseaux, fers à repasser et benzine	49 81
Huile de pied de bœuf	33 67
Cire d'abeille et crayons	15 25
Bordure et galon	33 30
Cuir à semelle, 2,590 lbs	417 15
do fendu	51 89
do jaune pour mitaines	86 35
do à empeigne	83 75
do peaux de veau	9 80
Brosses, soies, ciment et courroie d'émeri	32 15
Éponges, encre, camphre, aiguilles et ligneul	23 10

N° 26.—DÉTAILS des dépenses du pénitencier de Kingston, etc.—*Suite.*

Vêtements des détenus—Fin.	$ cts.
Embouchoir, papier sablé et cire	26 16
Couteaux, râpes et chevilles	17 25
Clous, broq. alènes et lacets en cuir	61 30
J. Cunningham,—	
2 nouvelles machines à coudre et réparer les anciennes	160 62
Fret sur drap, etc	56 79
	6,083 80
Allocation de voyage des détenus.	
Détenu, 1	4 00
do 1	5 00
do 1	6 00
do 22, $8.00	176 00
do 6, $9.00	54 00
do 56, $10.00	560 00
do 3, $11.00	33 00
do 33, $12.00	396 00
do 1	12 30
do 1	14 00
do 20, $15.00	300 00
do 9, $20.00	180 00
do 2, $25.00	50 00
do 1	30 00
	1,820 30
Vêtements des détenus libérés.	
Etoffe, tweed, 1,472 vgs	885 03
Drap italien, 435 vgs	114 92
Toile, 1,000	80 00
Coutil, 798½ vgs	78 77
Coton blanc, 614 vgs	66 23
Calicot, 468 vgs	26 39
Toile de Hollande, 149½ vgs	21 53
Toile et batiste, 91 vgs	14 08
Chapeaux et bonnets	150 63
Vêtements de dessous	157 00
Châles et chapeaux pour femmes	14 50
Batiste croisée, 657 vgs	65 70
Coton jaune, 121¾ vgs	10 23
Ouate	25 00
Fil de chanvre, soie torse, soie et fil à machine à coudre	123 40
Collets, bretelles et cravates	35 81
Boutons, dés, etc	25 92
Laine filée, cache-nez et chaussons	79 34
Cuir à semelle, 392 lbs	76 02
do franç. et du Canada, fendu, 160 lbs	48 00
do grenelé et peaux de moutons	13 32
do à trépointe	8 50
Lacets à chauss., ligneul et soies	12 51
	2,132 83
Literie.	
Couvertes en laine et couv. de bure, 843	1,215 65
Coutil, 1,262 vgs	189 37
Coton à draps de lit, 890¼ vgs	89 03
Coton croisé, 615 vgs	57 43
Aiguilles et ficelle	12 25
Œillets et chevilles en fer	11 30
1 machine à tisser le fil métallique, de John Turner et Cie	75 00
	1,650 03
Chapelles.	
Orgue pour la chapelle prostetante	400 00
Tapis, 37½ vgs	39 38
Cierges, 33 lbs	13 95
Habits sacerdotaux	50 16

Chapelles—Fin.	$ cts.
Huile et vin pour la communion	4 38
Encens	7 20
Epoussettes et couvertures	4 05
Prélart et colle	8 01
Accorder l'orgue de la ch. cathol	5 00
	532 13
Inhumations.	
Vêtements et divers pour 4 détenus	8 00
Bibliothèque.	
Livres pour la bibliothèque	202 51
Toile pour couvrir les livres, 20 vgs	3 50
Coutil do do 30 vgs	4 50
Colle-forte do do	6 10
	216 61
Evasions.	
Dépenses de l'employé à la recherche du prisonnier Wm. McKay	21 83
Dépenses de l'employé à la recherche du prisonnier Manson	10 40
Dépenses de l'employé à la recherche du prisonnier Ferguson	55 57
Don au corps de police de Toronto	50 00
	137 80
Infirmerie.	
Lait, 1,395 gallons à 16c	223 90
Douceurs pour les malades	16 10
Divers pour le dîner de Noël	9 53
Tapis, paillass., paniers et époussettes	21 28
Térébenthine, saindoux et savon	22 70
Poterie et toile caoutchoutée	11 83
Garth et Cie, p. chaud. en cuivre p. bain	129 83
Médicaments	413 53
Appareils, et divers	86 08
	934 78
Pension des employés.	
Bœuf, 10,617 lbs à $6.40 le 100	679 48
Mouton, 1,432 lbs à $6.40 le 100	91 75
Beurre, 1,617 lbs à 17c	274 21
Sucre, 920 lbs à 4⅜c	40 25
Thé, 160 lbs à 20c	32 00
Pain, 6,080 lbs à 1 1/24c	91 20
Farine, 1,300 lbs à $2.60 le 100	33 80
Pommes de terre, 294 bois. à 50c	147 00
Café, 160 lbs à 40c	84 00
Poisson, 1,670 lbs	140 67
Riz, 250 lbs	10 00
Lait, 964 galls	154 24
Raisins, raisin de Corinthe, figues, tapioca et amidon de maïs	72 29
Epices, essences, écorces variées et moutarde	34 34
Œufs et pommes	53 52
Poterie, couteaux et fourchettes	25 60
	1,964 35
Chauffage.	
Houille à four, 2,063 76/2000 tonnes à $4.58	9,448 88
do bitumin., 100 tonnes à $4.70	470 00
do cuis., 19 1872/2000 ton. à $4.72	94 10
Bois franc, 206⅔ cordes à $3.95	816 33
Fontes	43 92
Réparer les chaudières	29 00

N° 26.—Détails des dépenses du pénitencier de Kingston, etc.—*Suite.*

Chauffage—Fin.	$ cts.
Tuyau à la vapeur	31 00
Tôle du Canada	19 95
Tuyau, collerettes, coudes, etc., etc	73 43
Godets en acier, nettoyeur de tuyaux et chaudière	19 47
	11,046 08
Eclairage.	
Houille à four., $558\frac{192}{2000}$ ton., à $4.58	2,556 08
Pétrole 773 galls	121 36
Usine de Polson, chaudière	899 00
John Markam	542 70
J. Muckleston et Cie	258 00
Perkins Electric Lamp Co	228 00
Cie de construction de Toronto	335 15
Huile à gaz, 3,200 galls	144 00
Argile et briques réfractaires	154 26
Coudes, T., crampons, soupapes, emboîtures et anneaux	91 81
Huile à machine et comp. pour chaud.	110 30
Corde de soie, lampes, réflecteurs et tubes en caoutchouc	43 00
Toile huilée, collerettes, papier sablé et sciure de bois	25 42
Chandelles et allumettes	49 59
Courroies, limes et cuivre	60 16
Fontes et emboîtures	136 55
	5,755 38
Réparations aux bâtisses.	
Bois de service	1,285 34
Fer, assorti	161 44
Machine et acier, 3,086 lbs	298 60
Acier, feuillard, fer Lowmoor et tôle galvanisée	108 11
Clous, broq., verrous, pentures et gonds	125 55
Vis, plomb en feuille, zinc et fil de fer.	177 46
Outils de charpentier, de forgeron et de ferblantier	100 43
Pelles, serrures et clefs, feuillard, et couplets de châssis	90 20
Peinture pour toit	329 57
Blanc de plomb, vernis, laque, etc	60 24
Verres, mastic, blanc de céruse et ocre.	54 82
Colle-forte, papier sablé, craie et vesces	57 40
Couperose, borax, soudure, et huile de pied de bœuf	41 93
Bleu, or en feuille, éponges, etc	12 57
Boucles, agrafes et œillets, règles, etc.	34 77
Forets, rondelles, alabastine, etc	72 30
Argile réfractaire, briques et sable	88 27
Houille, forge, 54 tonnes	251 39
Bois mou, 157 cordes	433 33
Nettoyer les égouts	96 00
Ciment, 82 brls	275 25
Bardeaux et roues d'émeri	50 30
Huile bouillie, 84 galls	56 37
Câble de manille et brosses	105 21
	4,366 85
Entretien des machines.	
Etoupage et déchets de coton	250 10
Collerettes, coudes, globes, tuyau et T	131 83
Courroies, lacet et huileurs	77 87
Mèches et clefs anglaises	42 05
Réparations aux chaudières	48 63
Mandrin	35 00
Appareils de pompe à vapeur	40 00
Fil de cuivre et d'acier, limes et cout.	23 86
Manomètre, chevilles et polissoir	6 82

Entretien des machines.—Suite.	$ cts.
Forets brevetés, fer de Suède et acier à machine	16 18
Ficelle et mèche à chandelle	7 15
Parker et Evans, huile à machine et composition pour chaudière	454 96
John Markum, machinerie	103 25
	1,237 70
Salle d'armes.	
12,000 cartouches	10 80
Réparer les armes	48 00
	58 80
Cuisine.	
Savon, 8,804 lbs à 4c	352 16
Potasse, 1,150 lbs	57 50
Borax, 230 lbs	32 48
Balais, 40 douz. à $2.54	100 00
Empois et pierre bleue	22 35
Cuillers, couteaux et fourchettes	44 80
Lunettes	10 25
Brosses et peignes	20 61
Couperet et peleur de pommes de terre.	7 10
Chaudières, casseroles, serrures et clefs.	8 05
8 boîtes en ferbanc, à $6.75	54 00
Savon com. et de toilette, mine de plomb	15 22
Camphre, pani., essuie-mains et ciseaux	19 60
	744 12
Papeterie.	
Abonnements aux journaux	6 00
Couper des tampons	1 80
Compte de papeterie	642 87
Compte de l'imprimeur de la reine	175 34
	826 01
Ferme.	
Graine, de fleur, de jardin et de ferme.	98 03
Engrais	109 25
Outils et les réparer	55 61
Instruments aratoires	15 86
Soufre, câble et graisse pour essieux	16 60
Pots pour fleurs	6 00
1 pompe	10 00
Cochons	510 00
1 paire de bœufs de travail	125 00
D. McEachran, V.—	
Rapport sur le choléra des cochons	49 20
M. W. Sine, vétérinaire—	
Soins à la porcherie	53 00
Paniers en osier	10 00
Plâtre de Paris et acide sulfurique	5 00
Sacs, gingembre et vert de Paris	11 75
	1,075 30
Etables.	
Harnais, réparations et cuir	115 15
Garnitures pour voitures, etc	11 29
Brosses, cirage et huile de ricin	10 80
Rais, fer et aiguilles	21 64
Fouets, selle et clous	9 25
Couvertes, liniment et savon commun	16 73
M. W. Sine, vétérinaire	50 00
	234 86

N° 26.—DÉTAILS des dépenses du pénitencier de Kingston, etc.—*Suite.*

Entretien des bâtisses.	$ cts.
Fer, assorti	601 78
Tuyaux, collerettes, coudes, robin., etc	287 56
Peintures, vernis blanc et noir	262 92
Blanc de plomb, térébenthine, huiles bouillie et crue	199 07
Clous, acier et fil métallique commun	227 03
Fer galvanisé Lowmoor, tôle et zinc, etc	127 07
Mèches, rondelles, rivets et limes	51 20
Fonte maléable et autres	139 43
Tuyaux pour égout et cabinet d'aisance	152 83
Câble, argile réfractaire, creuset et poil pour plâtre	44 77
Chevilles, vis, plomb en gueuse, couvercles et soupapes	143 02
Brosses, bois de service et étain	221 84
217 barils de ciment	237 05
Frank Gormley, compte	5,352 00
Garth et Cie. do	730 05
W. H. Howlan et Cie do	205 62
E. R. Welch et Fils do	610 00
Dalton et Strange do	1,393 40
James Vanader do	264 60
J. Muckleston et Cie do	707 22
Edison Light Co. do	593 40
Robert George do	210 00
Miller, Frères do	174 00
	12,935 86
Industries.	
Poudre et fusée	112 65
Machine et acier et fer	63 40
Chaîne, pelles et limes	32 77
Règles, roues d'émeri et borax	41 05
Rivets, clous et huile de pétrole	15 55
Bois de service et noyer dur	58 37
	323 79
Fourniture de prison.	
Tapis, prélart, paillassons et serviettes	263 44
Mécanigraphe	100 00
Pavillons, époussettes, seaux, etc	52 60
Poterie, couteaux et fourchettes, mesures et poil de chameau	25 38
Brosses pour habit, cirage et mine de pl.	37 29
Savon de Castille et à toil., éponges, etc	12 22
Ficelle, ciseaux, zinc en feuille et mèches	26 13
Couperose, balances, roulettes et câble	48 75
Serrures, broquet., fil inét., éponges, etc	27 33
Tabac à priser, empois et bleu	36 37
Réparer les horloges, caisses d'emb., etc	9 25
Ceintures de sauvetage et caoutchouc	21 25
	660 01
Divers.	
Télégrammes	27 76
Frais de port	76 00
Fret	52 63
Messageries	25 85
Annonces	159 71
Téléphone	90 00
Honoraires de magistrat	12 00
	443 95

Frais de voyages.	$ cts.
M. Lavell, préfet	130 30
James Adams	93 80
James Devlin	150 80
Rév. C. E. Cartwright	20 10
Neal P. Ward	6 78
	401 78
Infirmerie.	
Acetum cantharides, ½ lb	0 50
Acide acétique, 1 lb	0 20
do boracique, 1 oz	0 10
do carbolique, 17 lbs	5 95
do gallique, ¼ lb	0 38
do hydrochlorique, 2 lbs	0 50
do nitrique, 1 lb	0 25
do salicylique, 1 lb. 12 oz	4 38
do sulfurique, 1 lb	0 25
do sulfurique arom., 1 lb	0 35
do tannique, 1 lb	0 80
do tartrique, ½ lb	0 30
Ammon. carb., 1 lb	0 15
do mur., 4 lbs	1 20
Antifibrine, 2 lbs. 8 oz	3 50
Bals. Copaib., ½ lb	0 75
Bœuf, peptonoïdes, ⅓ douz	3 00
Bismuth carb., 2 lbs. 8 oz	8 13
do tris. nit., ½ lb	1 38
Bovenine (petit), ¼ douz	1 50
do (grand), 3⅓ douz	29 75
Bromidia, 1¼ lb	1 50
Calcis chlor., 82 lbs	3 28
Camphre, 2 lbs	1 51
Carbo animalis, 6 lbs	3 00
Celery comp., 1 bot	0 90
Cerii, oxalus, ¼ lb	0 50
Chionia, ½ lb	1 50
Chloroforme (D. et F.), 1 lb	1 00
Cinchona pulv., 6 lbs	4 80
Cincho quinine, 5 oz	2 00
Creta praep., 1 lb	0 10
Cuticura, savon, 1	0 35
Emplâtre belladone, 10½ douz	15 75
do canthar., 1 vg	0 80
do capcine, 2 douz	4 00
do dentaire, ⅔ douz	2 00
do Meades, 5 vgs	2 25
do sinap., 50 vgs	1 38
Emulsion h. de f. de morue, Miller, 11.	5 97
do do Scott, 3	2 70
do do Wampoles, 2	1 80
Extrait de belladone, ¼ oz	0 10
do gingembre, Sanfords, ½ douz	1 26
do hammamelis, Pond's, 3	1 50
do noix vom., ¼ oz	0 10
Ferri per sulph., 13 oz	1 18
do sulph. exsceiatta, ½ lb	0 04
do sulph. pulv., 36 lbs	2 52
Fld. ext. cascara sagrada, 5½ lbs	6 88
do do P.D. et Ci., 2 lbs	6 00
do ergotæ, 3 lbs	5 40
do gent. co., 11 lbs	12 66
Gum acaciae pulv., 6½ lbs	4 88
do tragacanth. and pt., 1 oz	0 15
Glycerine, 3 lbs	0 84
Hyd. submur., ½ lb	0 75
Iodoforme, 2 lbs	3 00
Lactopepsine, 1 bot	0 75
Jus de citron, ¼ douz	1 01
Lin. farini, 200 lbs	9 00
Liniment camph. co., 7 lbs	3 50
do saponis, 5 lbs	1 50

N° 26.—DÉTAILS des dépenses du pénitencier de Kingston, etc.—*Fin.*

Infirmerie—Suite.	$ cts.
Liquor ammon. fort., 4 lbs.	0 80
do potassæ, 4 lbs.	0 60
Magnes. carb., 1 lb.	0 20
do sulph., 155	3 10
Morphine sulph., ¼ once	0 53
Huile, cèdre, 4 onces	0 40
do morrhuæ, 2½ galls	3 14
do olivæ opt., 8 lbs	1 56
do ricini, 40 lbs.	4 80
Vert de Paris, ½ lb	0 15
Pil. aloin, 25	0 20
do aloin co., 500	1 50
do aloin co. c. podoph, 1000	3 00
do atropine, 100	0 40
do cath. co. imp., 3 lbs	5 25
do hydrarg, ½ lb	0 50
do hyoscene, 100	1 25
do morph., ¼ gr., 500	2 00
do morph., ½ gr., 500	2 50
do rhei co., 100	0 50
do salol, 200	1 60
Plumb. acet, 1 lb.	0 15
Podophyllin, 1 once	0 50
Potass. bicarb, 9 lbs.	2 70
do bromide, 9 lbs.	5 40
do carb., 5 lbs	1 50
do chlor. pulv., 8 lbs.	2 00
do iodid., 1 lb.	4 00
do nitras pulv., 5 lbs.	0 50
Prescription, 73612	0 40
do 73766	0 30
Pulv. capsici, ¼ lb.	0 08
do ipecac, ¾ lb	2 63
do ipecac co., 1½ lbs.	2 63
Pulv. opii, 2 onces	0 90
do rhei, ¼ lb.	0 80
do seidlitz, 10 douz	2 60
Quinine sulph, 15 onces	7 50
Resin alb., 1 lb.	0 05
Sapo hisp., 6 lbs	0 90
Sodæ biboras, 1 lb.	0 20
do bicarb., 3 lbs.	0 60
do et pot. tart., 8 lbs.	3 20
Spts. ammon. arom., 47 lbs.	21 15
do eth. nitras, 9 lbs	4 50
do frumenti, 26¼ galls.	53 50
do methyl., ½ gall.	1 25
do myrceæ, 1 lb.	0 40
do terebinth, 4 lbs.	0 32
do vini gallici, 8 onces	0 25
do do rect., 2-3-½-8 galls	8 54
Soufre, 36 lbs	1 80
Sirop hypophos. hemat., 3 lbs.	2 50
do scillæ, 2 lbs.	0 56
do trifol. co., 3 lbs.	2 75
do ferri iodid, 5 lbs.	2 50
Tincture aconite, 3 lbs.	1 35
do belladone, 5½ lbs.	2 30
do camph. co., 39 lbs.	12 48
do canthar., 6 onces	0 25
do cardam. co., 1 lb	0 35
do catechu, 35 lbs	13 65
do cinchon. co., 2 lbs	0 90
do digital., 4 lbs.	1 60
do ferri mur., 1 lb	0 20
do gent. co., 4 lbs	1 20
do hyoscyam., 10½ lbs.	4 20
do iodi., 3 lbs	2 10
do opii, 6 lbs	4 20

Infirmerie—Fin.	$ cts.
Teinture scillæ, 3 lbs.	1 20
do tolu, ½ once	0 33
do valériane, 1 lb	0 40
do zingiberis, 2 lbs.	0 90
Terebene, ¼ lb.	0 40
Ong. carbolique, 1 lb.	0 30
do ferri persulph, 1 lb.	0 40
do gallæ co., 1 lb	0 90
do iodi., 1 lb.	0 60
do resinæ, 1 lb.	0 40
do simple, 2 2/16 lbs.	1 15
Vaseline, 15 lbs	3 00
Vin. ipecac, 4 lbs.	1 80
	413 53
Appareils, divers, etc.	
Coton absorbant, 1 lb 14 onces	0 96
Pulvérisateur de bulbe, 1.	0 50
Boîtes, éclisse, 1 grosse	1 60
do à pilules, 1,000	2 50
do do en papier, 1 douz	1 75
Brosse, zibeline, 1	0 40
Bassinoires, 3	3 75
Crayons, 1 douz	0 25
Capsules, vides, 800	1 50
Porte-caustique, 2	2 10
Pointes de caustique, 2	0 17
Bouchons, 17 grosses	6 05
Electro silicon, 2	0 30
Abat-jour, 6	0 75
Biberons, 3	1 20
Papier à mouches, 1 douz	0 50
Porte-papier à mouches, 2	0 10
Pots en verre, 4-onces, 11	1 10
do 1-lb., 9.	1 85
Encre indélébile, 1 bouteille	0 20
Poudre insecticide, ½ lb.	0 25
Charpie, 3 1/16 lbs	2 80
Verres à médicam., 1-once, 1 douz	0 95
do 2-onces, ½ douz	0 50
Mortier, 1	1 00
Camphre pour mites, ½ lb	0 25
Tasses en papier, antiseptiques, 15	0 32
Casier Reagent, 1	2 75
Réparations à l'aspirateur Semple	0 50
Fil d'argent, ⅛ once	0 25
Soude de monnaie, 1	0 25
Lunettes, 3	3 50
Eclisses en feutre, ajustables	14 50
Eponges, 18	2 10
Seringues, pour les yeux, 3	0 50
do verre, 3	0 45
do I. R., 3	1 92
Suppositoires	0 25
Suspensoires, 1 douz.	1 51
Bandages, doubles, 2	3 00
do simples, 3	2 25
Urinoirs, 8	5 40
Pointes de vaccin, 30	3 75
Fioles, 2-onces, 6 douz	1 25
do 4-onces, 6 douz	1 63
do 8-onces, 13 douz	4 60
do 16-onces, 1 7/12 douz	1 87
do 32-onces, 2 douz	0 25
	86 08
Grand total	139,385 51

N° 27.

Dt. BILAN, pénitencier de Kingston, 30 juin 1892. Av.

	$ cts.		$ cts.
Édifices, terrains, etc.	856,490 16	Balance	1,007,006 87
Chapelle et bibliothèque protestante	3,007 57		
Chap. et biblioth. catholique romaine	1,541 43		
Département du mécanicien	67,473 00		
do du garde-magasin	1,352 28		
Départ. des inst. en chef des métiers	5,288 65		
Divers dans la cour et sur quai	1,135 75		
Département de l'économe	24,482 91		
do des tailleurs	4,188 31		
do des cordonniers	1,320 54		
do des charpentiers	2,601 64		
do des forgerons	1,311 96		
do des maçons	293 73		
Infirmerie et asile	2,647 32		
Salle d'armes	1,718 69		
Prison des femmes	1,554 45		
Etables et ferme	3,024 10		
Département des tailleurs de pierre	2,829 51		
Carrière et chemin de fer	1,394 75		
Moulin à farine	3,198 36		
Mobilier de bureau	424 70		
Loge nord	124 31		
Loge ouest	25 00		
Tours (meubles)	87 45		
Départ. des travaux publics (matériel)	4,906 54		
Matériel d'éclairage à l'électricité	13,923 41		
Boulangerie	485 30		
Equipe travaillant en dehors	175 05		
	1,007,006 87		1,007,006 87
Balance	1,007,006 87		

S. W. SCOBELL,
Comptable.

N° 28.

LISTE des employés. au pénitencier de Kingston, le 30 juin 1892, avec indication de leur emploi, leur nationalité, leur religion, etc.

Nom.	Emploi.	Nationalité.	Religion.	Age.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
						$ cts.	
Michael Lavell	Préfet	Canada	Protestant	67	3 fév. 1885	3,000 00	
William Sullivan	Sous-préfet	Irlande	Catholique	56	1er sept. 1881	1,500 00	
Rev. C. E. Cartwright	Aumônier protestant	Canada	Protestant	54	25 oct. 1875	1,200 00	
Rev. J. S. Quinn	do catholique	Irlande	Catholique			1,200 00	
Orlando S. Strange, M.D.	Médecin	Canada	Protestant	66	9 fév. 1885	1,800 00	
S. W. Scobell	Comptable	do	do	67	1er déc. 1879	1,200 00	
Robert R. Creighton	Commis du préfet	do	do	31	1er fév. 1882	800 00	
Robert Hewton	Gardien en chef.	do	do	50	14 mars 1887	900 00	
Patrick O'Donnell	Garde-magasin	Irlande	Catholique	56	19 juin 1887	1,000 00	
James Adams	Commis des travaux	do	Protestant	57	1er mars 1869	1,300 00	
James Devlin	Mécanicien	Canada	Catholique	42	1er juill. 1885	1,300 00	
Charles Baylie	Electricien	do	Protestant	23	1er oct. 1890	800 00	
Charles Munroe	Poseur d'appareils à gaz	do	do	57	1er juill. 1890	700 00	
James Weir	Econome	Ecosse	do	43	31 oct. 1876	900 00	
Rose Ann Fahey	Directrice	Canada	Catholique	42	6 mars 1886	600 00	
Mary Smith	Sous-directrice	do	Protestant	40	1er juin 1889	260 00	
William A. Gunn	Gardien de l'infirmerie	do	do	47	do 1890	530 00	
J. B. Mathewson	Instituteur	do	Catholique	56	26 sept. 1872	590 00	
Thomas Conley	Tailleur instructeur	do	Protestant	56	20 janv. 1888	690 00	
Richard Young	Maçon do	do	do	42	22 déc. 1890	630 00	
Michael Leahy	Tai. de pierre do	Irlande	Catholique	61	1er nov. 1859	700 00	
Francis Tracy	Forgeron do	Angleterre	Protestant	59	14 mars 1877	700 00	
Thomas Davidson	Charpentier do	Irlande	do	59	1er nov. 1857	700 00	
Robert Pogue	Cordonnier do	do	do	43	1er sept. 1887	700 00	
John Kerr	Instructeur à la carrière	do	do	66	1er janv. 1890	630 00	
Neil P. Woods	Fermier et jardinier	Canada	do	52	1er juin 1885	700 00	
Patrick O'Connor	Meunier	Irlande	Catholique	39	18 déc. 1882	700 00	
William Coward	Boulanger	Canada	Protestant	37	6 jiun 1878	700 00	
J. B. Mathewson	Gardien	do	Catholique	56	1er sept. 1859	600 00	
James Evens	do	Irlande	Protestant	56	16 janv. 1868	600 00	
Alexander Atkins	do	Canada	do	35	1er juill. 1878	500 00	
Edward Mooney	do	Irlande	Catholique	50	7 sept. 1864	600 00	
Robert McCauley	do	Canada	do	50	1er déc. 1875	530 00	
John Mills	do	Angleterre	Protestant	41	17 oct. 1889	530 00	
Michael Brennan	do	Irlande	Catholique	49	1er juill. 1889	590 00	
Michael Kennedy	Messager	Canada	do	35	1er avril 1872	600 00	

N° 28.—LISTE des employés du pénitencier de Kingston, au 30 juin 1892, avec indication de leur emploi, etc.—*Fin.*

Nom.	Emploi.	Nationalité.	Religion.	Age.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
						$ cts.	
Jeremiah O'Driscoll	Garde	Irlande	Catholique	61	10 oct. 1866	500 00	
Bernard McGeen	do	do	do	55	1er mars 1859	500 00	
Thomas Smith	do	Canada	Protestant	56	19 mars 1860	500 00	
John Scally	do	Irlande	do	55	4 mai 1870	500 00	
Thomas Moore	do	Angleterre	do	48	9 mai 1870	500 00	
George McCauley	do	Canada	Catholique	52	2 oct. 1876	500 00	
Lawrence Walsh	do	do	do	48	18 déc. 1876	500 00	
William Hurst	do	Irlande	Protestant	51	13 nov. 1877	500 00	
Charles McConville	do	do	Catholique	45	1er juill. 1871	500 00	
John Donnelly	do	Etats-Unis	do	37	7 nov. 1879	500 00	
Robert Appleton	do	Canada	Protestant	48	1er juill. 1880	500 00	
John Kennedy	do	do	Catholique	40	1er juin 1881	500 00	
Charles Bostridge	do	Angleterre	Protestant	44	10 avril 1882	500 00	
Thomas Thompson	do	Irlande	do	49	18 mai 1883	500 00	
John Darragh	do	Canada	Catholique	42	1er fév. 1884	500 00	
James A. Rutherford	do	do	Protestant	41	1er mars 1884	500 00	
William McCormack	do	Irlande	do	41	do 1884	500 00	
Robert Weir	do	Ecosse	do	44	18 oct. 1879	500 00	
Peter Beaupré	do	Canada	Catholique	32	10 janv. 1885	500 00	
John Banister	do	do	Protestant	40	23 mai 1885	500 00	
James Doyle	do	do	Catholique	32	27 mai 1885	500 00	
Arthur McConville	do	do	do	30	1er juill. 1885	500 00	
Richard Atkins	do	do	Protestant	32	1er avril 1885	500 00	
William Mooney	do	do	do	34	1er juill. 1885	500 00	
Michael Keon	do	do	Catholique	50	do 1885	500 00	
Thomas Pugh	do	do	Protestant	40	do 1885	500 00	
Robert McCormack	do	do	do	43	1er sept. 1887	500 00	
Thomas Tobin	do	Irlande	Catholique	43	do 1887	500 00	
William Coffee	do	Angleterre	Protestant	53	1er déc. 1885	500 00	
Peter Moncrief	do	Canada	do	30	1er août 1888	460 00	
William Newman	do	Irlande	do	44	1er oct. 1888	460 00	
Patrick Madden	do	Canada	Catholique	28	1er août 1889	430 00	
Thomas Fowler	do	do	do	32	do 1889	430 00	
Andrew Thompson	do	do	Protestant	42	do 1889	430 00	
William Holand	do	do	do	42	do 1889	430 00	
E. R. Davis	do	do	do	42	1er fév. 1890	430 00	
William Ryan	do	do	Catholique	39	31 mai 1890	430 00	
John Regan	do	do	do	34	1er juill. 1890	400 00	
Jno. R. Birmingham	do	do	Protestant	34	8 sept. 1890	400 00	

Archibald McMillan	do	do	do	48	1er juill. 1890	500 00	Surnuméraire.
Charles McAvoy	do	Irlande	Catholique	42	do 1890	500 00	do
Chester Wood	do	Canada	Protestant	36	1er janv. 1891	400 00	
George B. Amey	do	do	do	38	15 juin 1891	400 00	
John Henderson	do	do	do	32	6 do 1892	400 00	
John Givens	do	do	Catholique	26	7 do 1892	400 00	
Alexander Spence	do	do	Protestant	38	9 do 1892	400 00	
William C. Bell	Conducteur d'attelages	Irlande	do	49	1er avril 1877	400 00	
Henry Woodhouse	do	Angleterre	do	56	1er sept. 1872	400 00	
Isaac Houghton	do	do	do		1er déc. 1891	300 00	
Michael Toban	do	Irlande	Catholique	46	7 déc. 1891	300 00	

N° 29.

LISTE DES DÉTENUS reçus dans le pénitencier de Kingston en 1891-92, indiquant leur état civil, leur âge, profession ou métier, éducation, habitudes morales, religion, d'où envoyés, durée de la sentence, etc., etc.

Quand reçus.	Nom.	Etat civil.	Incarcérations.	Age.	Sachant lire.	Sachant écrire.	Abstinents.	Tempérants.	Intempérants.	Occupation.	Lieu de naissance.	Religion.	D'où envoyés.	Crime.	Date de la sentence.	Durée.	Par qui condamné.	Cour.
1891.																		
7 juillet..	Charles Bourque	Célibataire..	1	36	oui.	oui.	....	....	1	Corroyeur	Québec	Catholique	Carleton	Effraction	4 juillet 1891	3 ans.	M. O'Gara	Cour de police.
9 do ..	Daniel Cline	Marié	1	38	do	do	....	....	1	Agent	Etats-Unis	Méthodiste	Hastings	Vol d'un cheval	8 do 1891	3 do	J. J. B. Flint	do
22 do ..	Jas. L. Coleman	do	1	31	do	do	....	....	1	Agent de messa.	Nouv-Brunswick	Presbytérien	Lanark	Détournement et larcin	21 do 1891	2 do	Juge Senkler	Cour J. de C.
30 do ..	Albert Corner	Célibataire.	1	19	do	do	....	1	....	Cordonnier	Ontario	Méthodiste	Wentworth	Bris de maison do	28 do 1891	3 do	do Muir	do
31 do ..	John Shea	do	1	19	do	do	....	1	....	Matelot	do	Catholique	Perth	Effraction	29 do 1891	5 do	do Brooks	do
31 do ..	John Chambers	Marié	1	35	do	do	....	....	1	Peintre	do	do	do	do	29 do 1891	5 do	do do	do
1er août..	Albert Robertson	Célibataire.	1	17	do	do	....	1	....	Cultivateur	do	Méthodiste	Lambton	Vol d'un cheval	25 do 1891	3 do	do McKenzie	do
4 do ..	John Morrison	do	1	23	do	do	....	1	....	Journalier	Etats-Unis	do	Simcoe	Coup de feu	3 août 1891	5 do	do	do
4 do ..	Geo. Smith	do	2	22	do	do	....	1	....	do	Ontario	Presbytérien	do	do	3 do 1891	2½ do	do	do
4 do ..	James Dickson	do	1	21	non	non	....	....	1	do	Danemark	Méthodiste	do	do	3 do 1891	2½ do	do	do
10 do ..	Michael Callaghan	do	4	41	oui.	oui.	....	1	1	Briqueteur	Ontario	Catholique	York	Larcin	6 do 1891	3 do	G. T. Denison	Cour de police.
14 do ..	Thos. Johnston	Marié	2	26	do	do	....	....	1	Charpentier	do	Méthodiste	Carleton	Vol d'un cheval	12 do 1891	3 do	M. O'Gara	do
17 do ..	Alfred Cress	Célibataire.	1	23	do	do	....	1	....	Cordonnier	do	do	Waterloo	Larcin	13 do 1891	3 do	Jugr Lacoursie	Cour J. de C.
18 do ..	Joseph Selby	do	1	40	do	do	....	....	1	Journalier	do	Catholique	York	do et blessure	14 do 1891	3 do	G. T. Denison	Cour de police.
21 do ..	Daniel Wise	do	1	29	do	do	....	....	1	do	Etats-Unis	do	Elgin	Sodomie	20 do 1891	10 do	Juge Hughes	Cour J. de C.
23 do ..	Edward Delaney	do	1	29	do	do	....	....	1	Matelot	do	Eglise d'Angleterre	Grey	Attentat avec arme à feu	22 do 1891	7 do	G. Spencer	Cour de police.
26 do ..	Henry Sure	do	1	17	do	do	....	1	....	Journalier	Ontario	do	Middlesex	Effraction	12 do 1891	5 do	E. J. Park	do
1er sept..	Richard Harris	do	3	47	do	do	....	....	1	Tailleur	Angleterre	Anabaptiste	York	Larcin	29 do 1891	3 do	G. T. Denison	do
2 do ..	John Culligham	Marié	1	34	do	do	1	....	....	Journalier	Ontario	Catholique	Wentworth	do	31 do 1891	2 9/12 ans.	Juge Muir	Cour J. de C.
4 do ..	George Clarke	Célibataire.	3	32	do	do	....	....	1	Cigarier	Angleterre	Eglise d'Angleterre	York	Effraction	1er sept. 1891	2½ ans.	G. T. Denison	Cour de police.
8 do ..	Hiram Westover	Marié	1	25	do	non	....	1	....	Vales d'écurie	Ontario	Anabaptiste	Elgin	Vol	3 do 1891	4 do	Juge Ermatinger	Cour J. de C.
8 do ..	James Chenuie	Célibataire.	1	17	do	oui.	....	1	....	Cultivateur	do	Eglise d'Angleterre	Simcoe	Bestialité	7 do 1891	2 7/12 ans.	do	do
15 do ..	Robt. McKenzie	do	1	20	do	do	....	1	....	Journalier	do	do	York	Larcin	12 do 1891	3 ans.	G. T. Denison	Cour de police.
18 do ..	James Henry	do	1	30	do	do	....	1	....	Charpentier	do	Catholique	Wentworth	do et recel	17 do 1891	5 do	Juge Armour	Assises.
18 do ..	Alfred Hobbs	do	1	27	do	do	....	1	....	do	Angleterre	Eglise d'Angleterre	do	do do	17 do 1891	5 do	do do	do
19 do ..	John Hyde	do	1	25	do	do	....	....	1	Journalier	do	Catholique	do	Larcin	17 do 1891	3 do	do do	do
21 do ..	Alfred Barrett	do	1	18	do	do	....	1	....	Commis	Québec	do	Carleton	Faux	18 do 1891	2 do	do Street	do
22 do ..	Wm. Plummer	Marié	1	35	do	do	....	1	....	Journalier	Ontario	Méthodiste	Kent	do et émission	17 do 1891	3 do	do McMahon	do
22 do ..	Geo. F. Pauluci	Célibataire.	1	33	do	do	....	1	....	Cultivateur	do	Eglise d'Angleterre	do	do	17 do 1891	5 do	do do	do
22 do ..	William Kenny	do	1	33	do	do	....	1	....	do	Québec	Méthodiste	do	Assaut et effraction	15 do 1891	7 do	Juge McMahon	Assises.
28 do ..	Victor Thibault	Marié	1	29	non	non	....	1	....	do	do	Catholique	Renfrew	Bigamie	25 do 1891	2 do	do do	do
2 oct..	Isac Clause	do	1	22	oui.	oui.	....	1	....	do	Ontario	Eglise d'Angleterre	Haldimand	Vol de cheval	23 do 1891	2 do	Juge Upper	Cour J. de C.
3 do ..	Adam Singer	Célibataire.	1	38	non	non	....	1	....	Journalier	Allemagne	Catholique	York	Incendie par malveillance	26 do 1891	10 do	do McDougall	do
5 do ..	Joseph Morpeau	Marié	1	28	oui.	oui.	....	1	....	Cultivateur	Ontario	do	Stormont, D. et G.	Vol	30 do 1891	7 do	do Street	Assises.
6 do ..	Michael Carlin	Célibataire.	1	26	non	non	....	....	1	Journalier	do	do	Victoria	Felonie	6 oct. 1891	7 do	do Armour	do
10 do ..	Eli Scott	do	1	28	oui.	oui.	....	1	....	Barbier	Québec	Anabaptiste	York	Larcin	8 do 1891	3 do	G. T. Denison	Cour de police.
14 do ..	Henry Bedore	do	1	28	do	do	....	1	....	Cultivateur	Ontario	Catholique	Frontenac	Viol	14 do 1891	7 do	Juge Armour	Assises.
16 do ..	Geo. W. Hearne	do	1	28	do	do	....	1	....	Journalier	do	Méthodiste	Northumberland et D.	Inceste	14 do 1891	4 do	do Street	do
20 do ..	John S. Cock	do	1	25	do	do	....	1	....	Const. de moulin	do	do	Bruce	Coup de feu avec intention	14 do 1891	5 do	do Falconbridge	do
21 do ..	Harriet McDonald	Marié	1	29	do	do	....	....	1	do	Ile du Prince-Ed.	Eglise d'Angleterre	St-Jean, N.-B.	Larcin	29 août 1891	4 do	do Frasier	Cour de circuit.
24 do ..	Stanley McFarlane	do	3	35	do	do	....	....	1	Tailleur	Ontario	Méthodiste	York	do	21 oct. 1891	3 do	G. T. Denison	Cour de police.
24 do ..	Thomas Cowan	Célibataire.	1	24	do	do	....	1	....	Journalier	do	Eglise d'Angleterre	do	do	21 do 1891	3 do	do	do
28 do ..	Anthony Mausell	Marié	1	50	non	non	....	....	1	do	Irlande	Catholique	Middlesex	Homicide	15 do 1891	7 do	Juge McMahon	Assises.
28 do ..	Alfred Cummings	Célibataire.	1	22	oui.	oui.	....	1	....	Electricien	Ontario	Presbytérien	Northumberland et D.	Effraction	21 do 1891	2 do	J. H. Dumble	Cour de police.
3 nov..	Daniel Whale	Marié	1	59	do	do	....	1	....	Charpentier	Angleterre	Méthodiste	Perth	Homicide	22 do 1891	Pour la vie	Juge Falconbridge	Assises.
3 do ..	Geo. Ingersoll	Célibataire.	1	28	do	do	....	1	....	Cuisinier	Allemagne	Luthérien	do	Larcin	27 do 1891	2 ans.	Jas. O'Loane	Cour de police.
3 do ..	Leda Lamontagne	Marié	1	22	do	do	....	1	....	do	Québec	Catholique	St-François	Incendie par malveillance	30 do 1891	7 do	Juge Brooks	Banc de la reine.
5 do ..	Samuel Atkinson	do	1	51	do	do	....	1	....	Plâtrier	Ontario	Eglise d'Angleterre	Haldimand	Inceste	3 nov. 1891	7 do	do McMahon	Assises.
5 do ..	Elizabeth Hazlett	do	1	39	non	non	....	....	1	....	Ecosse	Presbytérien	York	Larcin	7 do 1891	2½ do	G. T. Denison	Cour de police.
10 do ..	Chas. Gallagher	Célibataire.	1	20	do	do	....	1	....	Journalier	Ontario	Catholique	do	Blessure	9 do 1891	3 do	do	do
11 do ..	Mary Gilliflin	Marié	1	32	oui.	oui.	....	1	....	....	Etats-Unis	Méthodiste	Alberta, T. N.-O.	Bris de magasin	5 oct. 1891	5 do	Juge McGuire	Cour suprême.
21 do ..	James Collins	do	3	34	do	do	....	....	1	Journalier	Ontario	Catholique	York	Larcin et blessure	19 nov. 1891	3 do	G. T. Denison	Cour de police.
24 do ..	George Hunt	do	1	29	do	do	....	1	1	Carrier	Angleterre	Eglise d'Angleterre	Hastings	Vol de grand chemin	21 do 1891	4½ do	J. J. B. Flint	do
2 déc..	John Henry	Célibataire.	1	22	do	do	....	....	1	Garçon de table.	Etats-Unis	Catholique	York	Blessure	28 do 1891	4 do	G. T. Denison	do
7 do ..	Henry Cole	do	1	22	do	do	1	....	....	Cultivateur	Ontario	Eglise d'Angleterre	Lennox et Addington.	Tentative de viol	4 déc. 1891	7 do	Juge Wilkinson	Cour J. de C.
14 do ..	William Thompson	do	1	38	non	non	....	1	....	do	Québec	do	Middlesex	Vol de cheval	28 nov. 1891	5 do	do Elliott	do
15 do ..	James Higgins	Marié	1	34	oui.	oui.	....	1	....	Chauffeur	Ontario	do	Carleton	Effraction	12 déc. 1891	5 do	M. O'Gara	Cour de police.
16 do ..	Jno. M. Scribner	do	1	53	do	do	....	1	....	Cultivateur	Etats-Unis	Méthodiste	Essex	Faux	12 do 1891	3 do		Sessions général.
28 do ..	Mathew Brown	do	1	39	do	do	....	1	....	Journalier	Ontario	Eglise d'Angleterre	Wentworth	Larcin	26 do 1891	10 do	Jas. Cahill	Cour de police.
30 do ..	George Bender	Célibataire.	1	22	do	do	....	1	....	Commis	Allemagne	Catholique	Wellington	Vol de cheval	29 do 1891	4 do	Juge Chadwick	Cour J. de C.
31 do ..	James Bain	do	1	26	do	do	....	1	....	Journalier	Québec	do	York	Larcin	23 do 1891	3 do	do McDougal	do
1892.																		
5 janv..	Valantine Harrison	Marié	1	30	do	do	....	1	1	Meublier	Angleterre	Déiste	Victoria	Effraction	24 do 1891	3 do	do Dean	do
13 do ..	William Collins	do	1	32	do	do	....	....	1	Cond. d'attelage	Ontario	Méthodiste	Perth	Larcin	7 janv. 1892	4 do	J. O'Loane	Cour de police.
13 do ..	William Ward	Célibataire.	1	29	do	do	....	1	....	Peintre	do	Eglise d'Angleterre	Peel	Vol sur la personne	31 déc. 1891	2 do	Juge Flemming	Cour J. de C.
14 do ..	A. Rutherford	do	1	40	do	do	....	1	....	Scieur	Ecosse	Presbytérien	Baie-du-Tonnerre	Faux	6 janv. 1892	2 do	Wm. Dobie	Cour de police.
18 do ..	John Ross	Marié	3	62	do	do	....	1	....	Cordonnier	Ontario	Catholique	Leeds et Grenville	Larcin	18 do 1892	3 do	Juge Deacon	Cour J. de C.
20 do ..	Patrick Kelly	Célibataire.	1	22	do	do	....	1	....	Fumis. en cuivre	Etats-Unis	do	York	Effraction	20 do 1892	3 do	G. T. Denison	Cour de police.
30 do ..	Benjamin Racoby	Marié	1	32	non	non	....	1	....	Tailleur	Allemagne	Juif	do	do	21 do 1892	3 do	do	do
10 fev..	Jennie Mack	do	1	29	oui.	oui.	....	1	....	....	Nouv-Brunswick	Presbytérien	St-Jean, N.-B.	Larcin	19 do 1892	2 do	Juge Tuck	Cour de circuit.
10 do ..	Margaret McKean	do	1	25	do	do	....	....	1	....	do	Catholique	do	do	19 do 1892	3 do	do	do
10 do ..	Lavinia Dalsay	Célibataire.	1	37	do	do	....	1	....	....	Ile du Prince-Ed.	Eglise d'Angleterre	do	Homicide	19 do 1892	Pour la vie	do	do
20 do ..	Edward F. Hubbell	Marié	1	27	do	do	....	1	....	Commis de banq.	Ontario	do	Carleton	Détournement	9 fév. 1892	2 ans.	Juge Ross	Cour J. de C.
22 do ..	Amédée Paquette	do	1	45	do	do	....	1	....	Journalier	Québec	Catholique	Hastings	Vol de cheval	8 do 1892	2 do	do Lazier	do
25 do ..	William Hare	do	1	23	do	do	....	1	....	Boulanger	Angleterre	Presbytérien	York	Effraction	23 do 1892	4 do	G. T. Denison	Cour de police.
25 do ..	William New	do	1	21	do	do	....	1	....	do	Ontario	do	do	do	23 do 1892	4 do	do	do
29 do ..	John Barnes	Célibataire.	1	22	do	do	....	1	....	Cultivateur	Angleterre	Eglise d'Angleterre	Lincoln	Assaut indécent	26 do 1892	2 do	Juge Sinclair	Cour J. de C.
3 mars..	Gilbert Stewart	do	1	22	do	do	....	1	1	Boucher	Etats-Unis	Méthodiste	Lambton	Larcin	1er mars 1892	3 do	do McKenzie	do
3 do ..	John Stoddard	Marié	2	54	do	do	....	1	1	Peintre	Québec	Presbytérien	do	do	1er do 1892	4 do	do do	do
10 do ..	John Eaton	Célibataire.	1	19	do	do	1	....	....	Briquetier	Ontario	Méthodiste	Leeds et Grenville	Assaut	12 do 1892	4 do	do McDonald	do
24 do ..	Alex. Robinson	do	1	21	do	do	....	1	....	Imprimeur	Québec	Presbytérien	York	Faux	18 do 1892	2 do	do McDougal	Sessions général.
24 do ..	Frank Eager	do	1	23	do	do	....	....	1	Cond. d'attelage	Ontario	Anabaptiste	do	Vol	11 do 1892	10 do	do do	do
24 do ..	George Murray	do	2	23	do	do	1	....	....	do	do	Eglise d'Angleterre	do	Vol de cheval	18 do 1892	4 do	do do	do
24 do ..	Wm. Kinsella	do	1	17	do	do	1	....	....	Journalier	do	Catholique	do	Larcin	18 do 1892	5 do	do do	do
29 oct..	Thos. Williamson	do	1	43	do	do	1	....	....	Instituteur	do	Méthodiste	do	Faux	28 do 1892	7 do	do do	do
2 avril..	David Dunlop	Marié	2	43	do	do	....	1	....	Ajusteur d'app.	Ecosse	Presbytérien	Simcoe	Larcin	30 do 1892	2½ do	do Ardagh	Cour J. de C.
2 do ..	George Stone	Célibataire.	2	67	do	do	....	1	....	Journalier	Etats-Unis	Catholique	York	Vol sur la personne	1er avril 1892	3 do	G. T. Denison	Cour de police.
2 do ..	Johanna Burke	Marié	1	50	non	non	....	....	1	....	Irlande	do	do	Larcin	31 mars 1892	2 1/2 ans.	do	do
9 do ..	John Dyer	Célibataire.	2	21	oui.	oui.	....	1	....	Journalier	Etats-Unis	Méthodiste	Middlesex	Effraction et larcin	8 avril 1892	3 ans.	Juge Elliott	Cour J. de C.
9 do ..	James Clark	do	1	23	do	do	....	1	1	do	do	Catholique	do	do do	8 do 1892	3 do	do do	do
18 do ..	Wm. Pafamer	Marié	1	25	non	non	....	....	1	Cultivateur	Ontario	Presbytérien	do	Vol de moutons et larcin	16 do 1892	3 do	do do	do
3 mai..	Wm. Northcotte	Célibataire.	1	20	oui.	oui.	....	1	....	Journalier	Angleterre	Méthodiste	Peterborough	Effraction et larcin	29 do 1892	5 do	do Rose	Assises.
4 do ..	Robt. Sanderson	Marié	1	36	do	do	....	1	....	do	Ontario	Eglise d'Angleterre	Dist. de Parry-Sound.	do do	28 do 1892	3 do	P. McCurry	Magistrat stip.
4 do ..	Edward Stover	Célibataire.	1	24	do	do	....	1	....	do	do	Anabaptiste	do do	do do	28 do 1892	3 do	do	do
6 do ..	Bennet Cook	Marié	1	52	do	do	1	....	....	Médecin	Etats-Unis	Presbytérien	Essex	Bigamie	3 mai 1892	2 do	A. Bartlet	Cour de police.
6 do ..	Edward Gurry	do	1	53	non	non	....	....	1	Journalier	Québec	Catholique	York	Effraction et larcin	4 do 1892	2 do	G. T. Denison	do
7 do ..	Albert Grayson	Célibataire.	1	21	oui.	oui.	....	1	1	Machiniste	Etats-Unis	Anabaptiste	Kent	Coup de feu avec intention et larcin	28 avril 1892	5 do	Juge Street	Assises.
7 do ..	Patrick Desmond	do	1	36	do	do	....	1	1	Journalier	Ontario	Catholique	Leeds et Grenville	Bestialité	7 mai 1892	5 do	do McDonald	Cour J. de C.
10 do ..	Frank Ryan	Marié	2	35	non	non	....	1	1	Barbier	Québec	do	Wentworth	Larcin	9 do 1892	2 1/2 ans.	J. Cahill	Cour de police.
11 do ..	James Farrow	do	1	29	oui.	oui.	....	1	1	Journalier	Ontario	Eglise d'Angleterre	Grey	Bigamie	5 do 1892	3 ans.	Juge Creaser	Cour J. de C.
12 do ..	Edward Gingras	do	2	59	do	do	....	1	....	Agent	Québec	Catholique	Lanark	Faux	11 do 1892	4 do	do Stevens	do
14 do ..	Frank McDermott	Célibataire.	1	22	do	do	....	1	....	Journalier	Ecosse	do	York	Effraction et larcin	13 do 1892	3 do	G. T. Denison	Cour de police.
19 do ..	Wm. Somerville	Marié	1	23	do	do	....	1	....	Charpentier	Ontario	Presbytérien	Halton	Bigamie et faux	17 do 1892	3 do	Juge Miller	Cour J. de C.
30 do ..	Martin Malone	do	1	59	do	do	....	....	1	do	Irlande	Catholique	York	Larcin	26 do 1892	2½ do	G. T. Denison	Cour de police.
31 do ..	Armour H. Weir	do	1	24	do	do	....	1	....	Facteur	Ontario	Eglise d'Angleterre	do	Vol de bureau de poste	23 do 1882	5 do	Juge Morgan	Cour J. de C.
31 do ..	Frank Churchill	do	2	32	non	non	....	1	1	Tailleur	do	do	do	Coup de feu avec intention	23 do 1892	4 do	do do	do
13 juin..	Nelson Blackwell	Célibataire.	1	26	oui.	oui.	....	1	1	Chauffeur	do	Presbytérien	Middlesex	Larcin	19 juin 1892	3 do	do Elliott	do
17 do ..	Chas. McGee	do	2	28	do	do	....	1	1	Journalier	do	Catholique	Frontenac	Effraction et larcin	17 do 1892	Pour la vie	do Wilkinson	do
18 do ..	Wm. Thornton	do	1	45	do	non	....	1	1	do	do	Eglise d'Angleterre	Wentworth	Blessure félonieuse	16 do 1892	5 ans.	do Sinclair	do
20 do ..	James Henderson	Marié	1	32	do	oui	....	1	....	Fab. coffre de sûr.	do	Presbytérien	Waterloo	Larcin	17 do 1892	5 do		do
20 do ..	William Henderson	do	1	24	do	do	....	1	....	Journalier	do	do	do	do	17 do 1892	5 do		do
20 do ..	William McGuire	do	1	30	do	do	....	1	....	Couvreur	Irlande	Eglise d'Angleterre	York	do	17 do 1892	2½ do	G. T. Denison	Cour de police.
21 do ..	Henry Fry	Célibataire.	1	22	do	do	....	1	....	Journalier	Ontario	Luthérien	Bruce	Vol de cheval	20 do 1892	5 do		Cour J. de C.
21 do ..	William Garrett	do	1	27	non	non	....	1	....	do	Québec	Presbytérien	do	Tentative de viol	15 do 1892	3 do		do
21 do ..	Thos. Spellman	Marié	4	73	oui.	oui.	....	1	....	Tailleur	Irlande	Catholique	Elgin	Incendie par malveillance	17 do 1892	Pour la vie		Sessions général.
29 do ..	Robert Wilson	do	3	35	do	do	....	1	....	Briquetier	Angleterre	Eglise d'Angleterre	Wellington	Effraction et larcin	28 do 1892	3 ans.	Juge Chadwick	Cour J. de C.
30 do ..	Charles Daly	Célibataire.	1	30	do	do	....	1	....	Journalier	do	Méthodiste	Lincoln	Assaut et vol	8 do 1892	2½ do	J. H. Comfort	Cour de police.

N° 30.

STATISTIQUE CRIMINELLE, pénitencier de Kingston, pour l'exerc. expiré le 30 juin 1892.

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Race	Blanc	481	26	507
	De couleur	19	....	19
	Sauvages	6	....	6
		506	26	532
Etat civil	Non mariés	341	4	345
	Mariés	165	22	187
		506	26	532
Age	Au-dessous de 20 ans	56	1	57
	De 20 à 30 ans	240	8	248
	30 à 40 do	103	7	110
	40 à 50 do	60	4	64
	50 à 60 do	29	6	35
	Au-dessus de 60 ans	18	....	18
		506	26	532
Instruction	Sachant lire et écrire	400	15	415
	Sachant lire seulement	21	2	23
	Ni l'un ni l'autre	85	9	94
		506	26	532
Habitudes morales	Abstinents	75	2	77
	Tempérants	340	9	349
	Intempérants	91	15	106
		506	26	532
Pays	Angleterre	64	2	66
	Etats-Unis	56	2	58
	Irlande	33	6	39
	Ecosse	13	1	14
	Ontario	263	5	268
	Québec	43	4	47
	Finlande	1	....	1
	Allemagne	14	....	14
	Indes	1	....	1
	Espagne	1	....	1
	Suisse	4	....	4
	Italie	1	....	1
	Nouvelle-Ecosse	1	2	3
	Nouveau-Brunswick	4	2	6
	Ile du Prince-Edouard	1	2	3
	Gibraltar	1	....	1
	Autriche	1	....	1
	Pays de Galles	1	....	1
	Danemark	3	....	3
		506	26	532
Occupation	Agents	2	....	2
	Barbiers	11	....	11
	Cireur de bottes	1	....	1
	Boulangers	7	....	7
	Relieur	1	....	1

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Occupation	Briqueteurs	3	....	3
	Forgerons	4	....	4
	Fabricant de chaudières	1	....	1
	Bouchers	5	....	5
	Serre-frein	3	....	3
	Faiseurs de balais	3	....	3
	Polisseurs de cuivre	1	....	1
	Commis	9	....	9
	Confiseur	1	....	1
	Charpentiers	20	....	20
	Cigariers	7	....	7
	Cuisiniers	9	....	9
	Tonneliers	2	....	2
	Corroyeur	1	....	1
	Meublier	1	....	1
	Médecin	1	....	1
	Mécanciens	2	....	2
	Agent de messageries	1	....	1
	Electricien	1	....	1
	Fermiers	50	....	50
	Pompiers	2	....	2
	Jardinier	1	....	1
	Valet	1	....	1
	Selliers	2	....	2
	Hôtelier	1	....	1
	Chapelier	1	....	1
	Chasseur	1	....	1
	Garçon de ferme	1	....	1
	Bijoutier	1	....	1
	Journaliers	226	....	226
	Musicien	1	....	1
	Mouleurs	3	....	3
	Marchand	1	....	1
	Machinistes	5	....	5
	Constructeur de moulin	1	....	1
	Maçons	6	...	6
	Opticien	1	....	1
	Commis de bur. de poste	1	....	1
	Polisseur	1	....	1
	Finisseurs de pianos	2	....	2
	Plombier	1	....	1
	Peintres	14	....	14
	Plâtrier	1	....	1
	Carrier	1	....	1
	Couvreur	1	....	1
	Cordonniers	17	....	17
	Matelots	10	....	10
	Poseurs d'appar. à vapeur	2	....	2
	Stéréotypeur	1	....	1
	Arpenteur	1	....	1
	Tailleurs de pierre	9	....	9
	Fileur	1	....	1
	Scieur de bois	1	....	1
	Chauffeur	1	....	1
	Maître d'école	1	....	1
	Econome	1	....	1
	Fabricant de coffres-forts	1	....	1
	Tailleurs	18	....	18
	Commerçants	2	....	2
	Conducteurs d'attelages	5	....	5
	Coffretier	1	....	1
	Ferblantier	1	....	1
	Télégraphiste	1	....	1
	Régisseur de théâtre	1	....	1
	Tapissier	1	....	1

N° 30.—Statistique criminelle, pénitencier de Kingston, etc.—*Suite.*

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Occupation..	Horloger	1	....	1
	Domestique	3	....	3
	Tisserand	1	....	1
	Décorateur de fenêtres	1	....	1
	Femmes	....	26	26
		506	26	532
Crimes	Avortement	1	1	2
	Tentative de meurtre	4	...	4
	Tent. de bl. avec ar. à feu	1	....	1
	Tentative de vol	1	....	1
	do viol	7	....	7
	Tent. de faire des lés. cor.	3	....	3
	Tentative de sodomie	1	....	1
	do de vol avec eff.	2	....	2
	Aider et encourag. le viol	1	....	1
	Assaut	10	1	11
	Incendie	29	....	29
	Effraction	72	....	72
	Bestialité	1	....	1
	Sodomie	6	....	6
	Bigamie	7	....	7
	do et vol de chevaux	1	....	1
	do et faux	1	....	1
	Effraction et larcin	8	....	8
	Chantage	1	1	2
	Vol de bestiaux	1	....	1
	Ayant contref. des billets	6	....	6
	Connais. charn. d'une fille au-dessous de 10 ans	3	....	3
	En poss. de mat. explosiv.	3	....	3
	Détournement	2	....	2
	do et larcin	1	....	1
	Blessure grave	7	....	7
	Félonie	9	....	9
	Faux	11	1	12
	do et émission de papiers faux	3	....	3
	Fraude	1	....	1
	Lésions corporelles graves	1	....	1
	Vol de chevaux	30	....	30
	Bris de maison	15	1	16
	do et larcin	27	....	27
	do et blessure	1	....	1
	Vol de grand chemin	14	....	14
	Assaut indécent	4	....	4
	Inceste	3	....	3
	Larcin	92	10	102
	do et recel	6	....	6
	do et dommages à la propriété	1	....	1
	do et coup de feu	1	....	1
	do et faux prétexte	1	....	1
	do et blessure	2	....	2
	do et vol de moutons	1	....	1
	Homicide	20	2	22
	Meurtre	13	2	15
	do et complicité de	....	1	1
	Dommages malicieux à la propriété	2	3	5
	Obstruer la voie ferrée	4	....	4
	Offrant de l'argent contrefait	1	....	1
	Vol de bureau de poste	2	....	2

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Crimes	Parjure	3	....	3
	Vol sur la personne	2	....	2
	Viol	21	....	21
	Recel de march. volées	6	1	7
	Vol	4	2	6
	Vol avec violence	5	....	5
	Vol et larcin	1	....	1
	Coup de feu avec intent.	14	....	14
	do do et vol	1	....	1
	Sodomie	1	....	1
	Perm. qu'une fille de mo. de 10 ans se serve de sa mais. p. être c. charnell.	1	....	1
	Encourager le faux	2	....	2
		506	26	532
Comté	Algoma	6	....	6
	Alberta	1	1	2
	Brant	5	1	6
	Bruce	3	....	3
	Colombie-Britannique	1	....	1
	Carleton	27	....	27
	Colchester	1	....	1
	District de Nipissingue	1	....	1
	do Parry-Sound.	2	....	2
	Dorchester	1	....	1
	Dufferin	2	....	2
	Essex	9	....	9
	Elgin	13	....	13
	Frontenac	14	....	14
	Grey	7	....	7
	Gaspé	1	....	1
	Huron	3	....	3
	Halifax	....	1	1
	Haldimand	6	....	6
	Hastings	16	....	16
	Halton	2	....	2
	King	1	....	1
	Kent	19	1	20
	Lambton	16	....	16
	Lincoln	10	....	10
	Leeds et Grenville	20	1	21
	Lennox et Addington	7	....	7
	Lunenburg	1	....	1
	Lanark	7	....	7
	Middlesex	9	2	11
	Manitoba	1	1	2
	Montréal	5	5	10
	Muskoka	1	....	1
	Northumberl'd et Durh'm	11	1	12
	Norfolk	11	....	11
	Ontario	5	....	5
	Oxford	2	....	2
	Peterboro'	7	....	7
	Peel	6	....	6
	Prescott et Russell	6	...	6
	Perth	15	....	15
	Ile du Prince-Edouard	1	....	1
	Comté de do	1	....	1
	Québec	....	3	3
	Renfrew	10	....	10
	Simcoe	8	....	8
	Stormont, Dundas et Glengarry	5	....	5

N° 30.—Statistique criminelle, pénitencier de Kingston, etc.—*Fin.*

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Comté	St-Jean, N.-B.	....	4	4
	Terrebonne	1	....	1
	Baie-du-Tonnerre	7	....	7
	Victoria	4	....	4
	Waterloo	17	....	17
	Wellington	8	....	8
	Wentworth	22	1	23
	Welland	6	....	6
	Westmoreland	1	....	1
	York	134	4	138
		506	26	532
Sentence	2 ans	22	2	24
	$2\frac{1}{365}$ ans	1	....	1
	$2\frac{2}{365}$ do	1	....	1
	$2\frac{7}{365}$ do	1	....	1
	$2\frac{1}{24}$ do	....	....	....
	$2\frac{1}{12}$ do	2	1	3
	$2\frac{1}{6}$ do	4	....	4
	$2\frac{1}{4}$ do	1	....	1
	$2\frac{1}{2}$ do	13	2	15
	$2\frac{3}{4}$ do	1	....	1
	3 do	132	6	138
	$3\frac{1}{2}$ do	....	1	1
	$3\frac{3}{4}$ do	1	...	1
	4 do	31	2	33
	$4\frac{1}{2}$ do	2	....	2
	$4\frac{5}{6}$ do	1	....	1
	5 do	101	4	105
	$5\frac{1}{2}$ do	1	....	1
	6 do	17	1	18
	$6\frac{1}{2}$ do	2	....	1

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Sentence.	$6\frac{364}{365}$ ans	1	....	2
	7 do	48	4	52
	8 do	2	....	2
	9 do	4	....	4
	10 do	46	....	46
	12 do	6	....	6
	13 do	1	....	1
	14 do	19	....	19
	15 do	6	....	6
	20 do	7	....	7
	21 do	....	....	....
	24 do	1	....	1
	25 do	1	....	1
	A perpétuité	30	3	33
		506	26	532
Religion	Eglise d'Angleterre	138	7	145
	Catholiques	182	12	194
	Presbytériens	56	2	58
	Méthodistes	89	4	93
	Juifs	4	....	4
	Infidèle	1	....	1
	Luthériens	8	....	8
	Anabaptistes	21	1	22
	Disciples	2	....	2
	Mennonites	2	....	2
	Armée du Salut	2	....	2
	Quaker	1	....	1
		506	26	532

N° 31.

RÉPARTITION des détenus au pénitencier de Kingston, le 30 juin 1892.

N°	Emploi.	Nombre.	N°	Emploi.	Nombre.
1	Atelier des charpentiers	24	25	Bibliothèque protestante	2
2	Ferblantiers	7	26	Chapelle catholique	1
3	Peintres	4	27	Cellules, ailes et dôme	17
4	Tapissiers	1	28	Chambre d'ordinaire	4
5	Tonneliers	2	29	Buanderie et bain	8
6	Charpentiers travaillant en dehors	9	30	Séchoir	27
7	Forgerons et machinistes	26	31	Boulangerie	6
8	Mécaniciens et ajusteurs	14	32	Porte nord	1
9	Tailleurs de pierre	64	33	Porte ouest	1
10	Equipe de maçons, n° 1	21	34	Magasin	3
11	do 2	13	35	Moulin à farine	1
12	Manœuvres	18	36	Casseurs de pierre	35
13	Equipe de carrière	26	37	Dépotoir	3
14	Equipe de chemin de fer	2	38	Ecuries	2
15	Tailleurs	33	39	Conducteurs d'attelages	7
16	Cordonniers	18	40	Nettoyeurs de cour	3
17	Ferme et jardins	28	41	Dépôt de cendre	1
18	Malades à l'infirmerie	9	42	Equipe du bois	7
19	Infirmiers	5	43	Barbier	1
20	Malades à l'asile	27	44	Bureau du garde-magasin	1
21	Infirmiers de l'asile	1	45	Femmes	26
22	Réfectoire et cuisine	20			
23	Eclair. électrique, chambre du dynamo	2		Total	532
24	Chapelle protestante	1			

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL.

N° 1.

RAPPORT ANNUEL DU PRÉFET POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1892.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL, 1er juillet 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur ce pénitencier pour l'exercice 1891-92.

Au 30 juin 1891 le nombre total des détenus du sexe masculin était de 350. Depuis cette date il nous est venu des prisons communes 138 hommes et une femme. Le nombre des détenus sortis pendant la même période à l'expiration de leur sentence a été de 104 hommes ; graciés, 9 hommes ; décédé, un homme ; une femme a été transférée au pénitencier de Kingston, soit un total de 114 hommes et une femme sortis du pénitencier pour une raison ou pour une autre.

La population de la prison à la date actuelle est de 374 hommes, soit une augmentation de 24 hommes comparativement à l'an dernier. Je regrette de dire qu'il y a eu une augmentation de 9 sur l'année dernière dans le nombre de ceux qui sont revenus ici pour la seconde, la troisième, et la quatrième fois ; et je crois qu'il est grandement temps de pourvoir à la punition de cette catégorie de criminels habituels.

La conduite des détenus a été généralement bonne. Ceux qui se sont rendus coupables d'infraction à la discipline se trouvent en grande partie parmi les turbulents et les mauvaises natures incurables.

L'état du pénitencier est très bon. On a vigoureusement poussé la construction du nouveau mur d'enceinte, et depuis le premier juillet dernier une autre section de 425 pieds a été construite, à part la tour.

On a fait deux puisards le long du chemin Masson, en bas de la résidence du préfet, pour empêcher l'inondation du chemin.

On a posé 500 pieds de tuyaux en tuile de 9 pouces sur la ferme le long du chemin de Saint-François, et on a aussi abaissé de 5 pieds la côte le long de ce chemin.

On a construit une clôture en fil métallique sur une distance de 15 acres et on a enlevé les pierres et les cailloux de 5 à 6 acres de terre.

Quatre mille charges de déchets ont été transportées d'en arrière du nouveau mur d'enceinte au creek plus bas dans le but de niveler cette partie de la ferme.

On a posé 500 pieds de conduites à partir des logements qui appartiennent à l'Etat dans le but de fournir l'eau à la porcherie.

Le poste de l'aide-mécanicien a été terminé et est maintenant occupé.

Dans le cours de l'année un nouvel atelier a été ouvert en rapport avec l'atelier des menuisiers, où les détenus apprennent les métiers de voiturier, de tapissier, de peintre, etc., sous la direction de M. E. Leclair, dont la nomination est due à vos recommandations favorables et éclairés.

Il est déjà sorti de cet atelier plusieurs voitures, tel qu'un chariot pour la pierre, un boghei, ainsi qu'un traînuau, outre la réparation de plusieurs autres.

A part le fait que cet atelier enseigne de nouveaux métiers il sera avant longtemps une source de revenu pour cette institution. Bien que 100 détenus au moins aient travaillé en dehors des murs du pénitencier, j'éprouve beaucoup de plaisir à déclarer qu'il n'y a pas eu d'évasions.

Il serait avantageux de prolonger le système de chauffage jusqu'aux chapelles, aux bureaux et à toutes les autres parties de l'institution où l'on se sert de grilles ou de poêles.

Je regrette que le ministère des travaux publics ait biffé cet article des estimations budgétaires avant de les soumettre au parlement.

J'ai l'honneur d'attirer de nouveau votre attention sur le fait que les couvertures de la grange et de toutes les habitations de l'Etat ont besoin d'être renouvelées. On aurait dû exécuter dans le cours de l'année dernière ces travaux ainsi que d'autres grosses réparations que nécessitent les édifices ; mais il a faut attendre, vu que le ministère des travaux publics n'a pas de fonds. Il sera nécessaire de pourvoir à ces travaux urgents l'année prochaine.

Le revenu total pour l'exercice expiré le 30 juin 1892 s'élève à $1,230.02, et les gains des détenus pour le dernier exercice se sont élevés à $55,031.50, soit une augmentation de $1,824.75 sur l'année précédente.

Les dépenses totales pendant l'année, y compris les matériaux en main le 30 juin 1891, ont été de $88,553.74 ; mais en déduisant de cette somme le revenu déposé au crédit du receveur général ainsi que les sommes payées pour des choses qui ne devraient pas être imputées au compte des dépenses ordinaires, les dépenses réelles pour l'entretien des détenus seraient de $81,390.94.

Le nombre moyen des détenus pendant l'année a été de 352.

Le coût moyen par détenu pour l'entretien proprement dit a été de 230.56\frac{7}{8}$.

Le coût annuel de l'entretien de chaque détenu, déduction faite de la valeur du travail est de 74.67\frac{1}{4}$, ou 20$\frac{4}{9}$ centins par jour.

Je suis heureux de dire que les fonctionnaires ont en général fait preuve de zèle dans l'accomplissement de leurs divers devoirs, et qu'ils sont toujours prêts à m'aider pour le maintien de la discipline du pénitencier.

En terminant ce rapport j'ai l'honneur de vous offrir mes sincères remercîments pour l'aide bienveillante que vous m'avez prêtée dans l'exécution de mes devoirs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TÉLESPHORE OUIMET,

Préfet.

A. M. J. G. Moylan,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 2.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL.

Coût par tête des détenus pour l'exercice 1891–92.

Moyenne quotidienne, 353.

Names.	Déboursés pour 1891-92.	A déduire le matériel en mains à même le crédit pour 1891-92.	Dépenses nettes pour 1891-92.	A ajouter le matériel en mains depuis 1891.	Coût réel pour 1891-92.	Par tête.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Appointements	44,216 64	.....	.....	.....	44,216 64	124 41
Gratification de retraite	100 00	.....	.....	.....	100 00	.....
Uniformes	3,137 97	896 01	2,241 96	514 03	2,755 99	7 80½
Rations	15,508 07	1,935 77	13,572 30	2,500 62	16,072 92	45 53¼
Vêtements des détenus	7,734 83	6,986 45	748 38	5,256 62	6,005 00	17 01
Allocation de voyage	881 00	.....	.....	.....	881 00	2 49¾
Vêtements aux libérés	1,347 31	483 79	863 52	260 35	1,123 87	3 18¼
Literie	711 43	392 41	319 02	393 90	712 92	2 02
Enterrements	23 30	.....	.....	.....	23 30	0 06½
Chapelles	788 75	.....	.....	.....	788 75	2 23¾
Bibliothèque	175 66	.....	.....	.....	175 66	0 49¾
Evasions	31 90	.....	.....	.....	31 90	0 09
Infirmerie	615 29	209 97	405 32	177 26	582 58	1 65
Chauffage	5,939 71	1,704 00	4,235 71	2,737 90	6,973 61	19 75½
Eclairage	1,137 76	476 46	661 30	460 92	1,122 22	3 18
Réparer les bâtisses	2,409 80	2,336 68	73 12	2,356 21	2,429 33	6 88
Entretien des machines	88 60	41 00	47 60	12 00	59 60	0 16¾
Salle d'armes	97 22	98 65	.....	45 00	43 57	0 12½
Cuisine	418 05	318 03	100 02	310 38	410 40	1 16¼
Papeterie	1 00	.....	.....	.....	1 00	0 00¼
Ferme	760 57	658 00	102 57	650 00	752 57	2 13
Etables	1,606 21	179 50	1,426 71	35 50	1,462 21	4 14¼
Téléphones	5 80	.....	.....	.....	5 80	0 01¾
Télégrammes	11 32	.....	.....	.....	11 32	0 03¼
Frais de port	55 37	.....	.....	.....	55 37	0 15¾
Fret	83 59	.....	.....	.....	83 59	0 23¾
Messageries	27 50	.....	.....	.....	27 50	0 07¾
Annonces	168 36	.....	.....	.....	168 36	0 47¾
Frais de voyages	217 80	.....	.....	.....	217 80	0 61¾
Transfert	32 95	.....	.....	.....	32 95	0 09¼
Papeterie et bureau de l'imprimeur de la reine	298 16	.....	.....	.....	298 16	0 84½
	88,631 92	.....	.....	.....	87,629 89	.....
Remboursem. des dépenses.	78 18	.....	.....	.....	78 18	
	85,553 74				87,547 71	

Montant du revenu $1,230 02

Coût par tête $248 01
A déduire pour le revenu 3 48¼

Coût réel $244 52¾

G. S. MALÉPART,
Comptable.

TÉLESPHORE OUIMET,
Préfet.

N° 3.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL, 1er juillet 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin 1892; il y avait à cette date 86 détenus sous mes soins spirituels, soit une augmentation de 6 pendant l'année.

Ce total se subdivise comme suit:

Détenus restant au 30 juin 1891		80
do reçus pendant l'année		28
Total		108
Détenus déchargés	20	
do graciés	2	
	—	22
		86

Tous viennent de villes et cités, à l'exception de 8 qui sortent de la campagne, et encore ces derniers étaient venus s'échouer dans les villages. Parmi l'élément étranger (les Américains et les Anglais) il y a une augmentation de 8 sur l'année dernière.

Orgue.

Je voudrais pouvoir exprimer convenablement mes remerciements pour le nouvel orgue. C'est un bon instrument, solide, et il sera d'un concours puissant pour diriger et soutenir les voix pendant les exercices religieux. Quant à la conduite des hommes à la chapelle, rien ne peut être plus à l'ordre, et bien qu'il y ait une absence d'intérêt chez quelques-uns, les prières et le chant se font avec entrain.

École.

Treize détenus protestants suivent l'école en ce moment; ils étudient le français et l'anglais et font des progrès satisfaisants.

Bibliothèque.

À l'aide de l'argent appliqué à cette fin j'ai pu faire une précieuse acquisition de livres instructifs; livres de renseignements, livres biographiques, d'histoire, et bons romans choisis avec le plus grand soin, dont le nombre s'élève en tout à 281 volumes, que les détenus ont appréciés.

J'avais l'intention de recommander de nouveau qu'on fournît du travail à chaque individu de manière à occuper tout leur temps, et qu'on donnât une petite récompense pour un supplément de travail; mais je constate que votre admirable rapport du dernier exercice embrasse toute la question des réformes à faire, réformes qui, si elles étaient executées, seraient un avantage pour les hommes et réduiraient à sa plus simple expression un élément dangereux pour la société.

Je dois témoigner, avec mes remercîments, de l'aide et l'appui que m'ont donnés le préfet, le sous-préfet et les autres fonctionnaires, et du fait qu'ils ont toujours été prêts à m'aider quand c'était nécessaire, et je termine en vous offrant mes meilleurs remercîments pour la courtoisie uniforme et les nombreuses faveurs que j'ai reçues de vous.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JAMES FULTON, M.A.,
Aumônier protestant.

À M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

(*Original*).

No 4.

RAPPORT ANNUEL DE L'AUMONIER CATHOLIQUE ROMAIN.

SANT-VINCENT DE PAUL, 1er juillet 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'année fiscale qui se termine le 30 juin 1892.

Depuis le 30 juin 1891, la chapelle catholique romaine du pénitencier de Saint-Vincent de Paul a compté 110 arrivées, 84 départs, 7 pardons, 1 mort, et comprend 288 membres actuellement.

L'attention et la bonne tenue se maintiennent durant les offices. Tout le monde tient à la propreté de notre belle chapelle. Le chant est remarquable, et notre organiste mérite incontestablement l'accroissement de salaire que vous avez mentionné, monsieur l'inspecteur, dans votre dernier rapport.

La plus grande partie des détenus s'approchent des sacrements; un bon nombre, très fréquemment, et il y a un progrès notable dans la fidélité aux devoirs religieux. C'est le fruit du bon exemple que donnent les officiers et les prisonniers eux-mêmes.

C'est l'exemple qui a causé la ruine de presque tous nos détenus. On ne voit et on n'entend qu'aspirations ardentes après la richesse et la jouissance acquises sans travail par tous les moyens. On veut à son tour être riche et jouir. On nuit, on vole, on tue, s'il le faut, pour arriver à son but, espérant qu'on pourra échapper à la justice humaine. Quant à la justice divine, elle est si méconnue par ceux que leur position établit comme modèles dans la société qu'on en tient compte tout au plus à la dernière heure, si le temps ne fait pas défaut.

C'est ce que je remarque surtout chez la plupart des trop nombreux étrangers qui nous arrivent d'Europe et des Etats-Unis. Pour eux l'autorité, le sens moral, l'honnêteté, se résument dans l'intérêt personnel satisfait avec le moins de travail possible. Il s'agit donc uniquement pour de tels sujets de se procurer de quoi jouir et de sauver les apparences. Enveloppés dès l'enfance dans le tourbillon des sophismes, des tableaux de mœurs, de la glorification des criminels habiles dans les habitudes des viveurs de tout rang, et les pages des publications à la mode, ils cherchent dans l'adresse et l'audace les moyens d'arriver à leurs tristes desseins.

A cette catégorie l'exercice du ministère sacerdotal conserve la Foi et rend quelquefois la pratique des devoirs religieux.

Vous le savez, monsieur l'inspecteur, la chapelle catholique romaine du pénitencier de Saint-Vincent de Paul a toujours été ouverte aussi bien pour y entrer que pour en sortir, et, si l'on a tâché d'empêcher quelques sujets de se faire un jeu de changer de chapelle, les consciences ont eu ici tout autant de liberté qu'ailleurs.

Merci, monsieur l'inspecteur, de l'allocation spéciale qui a été accordée à notre bibliothèque; elle nous a permis d'acheter ce qu'il fallait pour accommoder nos lecteurs.

L'école progresse toujours.

En vous remerciant, monsieur l'inspecteur, de votre dévoûment pour notre cause.

Je demeure, avec un profond respect,
Votre humble serviteur,

L. O. HAREL, ptre,
Aumônier.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 5.

RAPPORT DU MÉDECIN.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL, 15 juillet 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

L'état hygiénique du pénitencier est très bon. Je suis heureux de vous informer que cette institution n'a été visitée par aucune maladie épidémique ou contagieuse dans le cours de l'année dernière. Il n'y a eu, parmi les détenus, qu'un seul décès, ayant eu pour cause l'âge et une débilité générale.

Le 30 juin il y avait deux malades à l'infirmerie. La liste ci-jointe vous indiquera le nombre de malades traitées à l'infirmerie et dans les cellules.

M. O'Shea, intendant de l'infirmerie, continue à remplir les devoirs de sa charge à mon entière satisfaction.

Je remercie M. le préfet ainsi que les fonctionnaires pour l'aide qu'ils me donnent dans l'exercice de mes devoirs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

M. H. E. GAUDET,

Médecin.

À M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

Département de la Justice.

RELEVÉ ANNUEL des maladies traitées à l'infirmerie et dans les cellules du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Maladies.	A l'infirmerie le 30 juin 1892.	Admis.	Sortis.	Décédés.	Restant le 30 juin 1892.
Acné	.....	20	20	.....	.....
Abcès	.....	15	15	.....	.....
Antérite	.....	10	10	.....	.....
Amygdalite	.....	30	30	.....	.....
Bronchite	.....	30	30	.....	.....
Blépharite	.....	1	1	.....	.....
Cardialgie	.....	20	20	.....	.....
Cystitie	.....	20	20	.....	.....
Chancre, vénérien	.....	15	15	.....	.....
Catarrhe, nasal	.....	20	20	.....	.....
Contusion	.....	18	18	.....	.....
Coryza	.....	10	10	.....	.....
Débilité	.....	8	7	1	.....
Diarrhée	.....	40	40	.....	.....
Dyspepsie	.....	20	20	.....	.....
Dyssenterie	.....	30	30	.....	.....
Delirium tremens	.....	1	1	.....	.....
Epistaxis	.....	12	12	.....	.....
Erésipèle	.....	8	8	.....	.....
Emb. gastrite	.....	40	40	.....	.....
Epilepsie	.....	3	3	.....	.....
Fracture	.....	1	1	.....	.....
Gonorrhée	.....	20	20	.....	.....
Blennorrhée	.....	4	4	.....	.....
Maladie de cœur	.....	18	17	.....	1
Hémoptysie	.....	10	10	.....	.....
Hémorroïdes	.....	30	30	.....	.....
Lumbago	.....	14	14	.....	.....
Névralgie	.....	25	25	.....	.....
Ophthalmie	.....	18	18	.....	.....
Orchites	.....	10	10	.....	.....
Otites	.....	12	12	.....	.....
Pleurodynie	.....	18	18	.....	.....
Phthisie (pulmonaire)	.....	4	4	.....	.....
Prurigo	.....	25	25	.....	.....
Spermatorrhée	.....	15	15	.....	.....
Etranglement, urétrale	.....	12	12	.....	.....
Syphilis	.....	25	25	.....	.....
Scorbut	.....	2	2	.....	.....
Ulcères syphilitiques	.....	20	20	.....	.....
Rhumatisme	1	25	24	.....	1

M. H. E. GAUDET, *M.D.*,

N° 6.

RAPPORT DE L'INSTITUTEUR.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL, 1er juillet 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon dixième rapport sur l'école et la bibliothèque catholiques pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Les sujets enseignés sont: l'épellation, la lecture, l'écriture, l'orthographe et l'arithmétique.

La moyenne du nombre des détenus qui ont fréquenté l'école est de 56, soit en conséquence une augmentation de 10 sur l'année précédente.

Ces 56 élèves se répartissent comme suit.

Epellation, énumération, tables d'arithmétique, écriture au tableau	15
Lecture élémentaire, règles simples, écriture sur cahier	26
Lecture analytique, règles composées, dictées	15
Total	56

Je suis heureux de déclarer que presque tous les détenus qui fréquentent l'école manifestent, par leur bonne conduite et leur attention, le désir de profiter par tous les moyens possibles de l'instruction qu'on leur donne, et par un travail soutenu soit à l'école, soit dans leurs cellules, de tâcher d'obtenir les avantages de l'instruction.

La bibliothèque est dans un état excellent et prospère, et les détenus l'apprécient beaucoup. Pour les détenus qui peuvent lire, elle est pour eux une source continuelle de plaisirs intellectuels, et peur ceux qui apprennent à lire elle est à l'égard du livre de classe un précieux auxiliaire.

Je dois mes meilleurs remercîments au préfet ainsi qu'aux aumôniers pour l'aide et la bienveillance qu'ils m'ont prêtées dans l'accomplissement de mes devoirs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. T. DORAIS,

Instituteur.

À M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 7.

LISTE DES DÉTENUS reçus dans le pénitencier de Saint-Vincent de Paul, en 1891-92, indiquant leur état civil, leur âge, profession ou métier, éducation, habitudes morales, religion, d'où envoyés, le crime, la date de la sentence, sa durée, par qui condamné et à quelle cour.

Quand reçus.	Nom.	Etat civil.	Age.	Occupation.	Sachant lire.	Sachant écrire.	Tempérants.	Intempérants.	Lieu de naissance.	Religion.	D'où envoyés.	Crime.	Date de la sentence.	Durée.	Par qui condamnés.	A quelle cour.
1891.													1891.			
3 juillet.	Alphonse Portelance	Marié	32	Cordonnier	oui.	oui.		1	Québec.	Catholique romain.	Montréal	Recel	2 juillet	5 ans	M. C. Desnoyers	Sessions spécial.
3 do	Joseph Gauthier	Célibataire.	36	Taill. de pierre.	do	do		1	do	do	do	Vol sur la personne	7 do	7 do	do	do
7 do	Eugène Lambert	do	20	Journalier	do	do	1		do	do	Québec	Larcin	22 juin	4 do	D. Murray	do
8 do	Victor Chaput	Marié	25	Tailleur	do	do	1		do	do	Montréal	Recel	1 juillet	10 do	M. C. Desnoyers	do
9 do	Charles Roy	Célibataire.	23	Pharmacien	do	do			Irlande	do	do	Larcin	9 do	2 do	do	do
15 do	Oscar Prévost	do	25	Taill. de pierre.	non	non	1		Québec	do	do	Incendie par malveillance	14 do	5 do	do	do
17 do	Joseph Cusson	do	21	Sellier	oui.	oui.	1		do	do	do	Bris de maison	16 do	3 do	D. Murray	do
17 do	Joseph Audette	do	18	Peintre	do	do	1		do	do	do	do	16 do	3 do	do	do
29 do	Joseph Richer	Marié	23	Journalier	non	non	1		do	do	Terrebonne	Attentat à la pudeur	28 do	22 mois	J. T. St. Julien	do
30 do	Edmond Charron	Célibataire.	35	Cloutier	do	do		1	do	do	Montréal	Larcin	30 do	2 ans	D. Murray	do
10 août.	Joseph Gagner	Marié	23	Journalier	oui.	do		1	do	do	Iberville	Vol de chevaux	4 août	3 do	C. Loupret	do
12 do	John Brennan	Célibataire.	25	Commis	do	oui.	1		do	do	Montréal	Larcin	11 do	3 do	D. Murray	do
26 do	Alfred Aumais	do	29	Journalier	non	non			do	do	do	Bris de magasin	25 do	5 do	M. C. Desnoyers	do
2 sept.	George Verret	do	39	do	do	do		1	do	do	Richelieu	Larcin	31 do	4 do	Charles Dorion	do
10 do	Télesphore Surprenant	do	18	do	do	do	1		Etats-Unis	do	Iberville	do	8 sept	2 do	C. Loupret	do
12 do	Arsène Latendresse	do	38	do	do	do		1	Québec	do	Montréal	Vol sur la personne	10 do	5 do	M. C. Desnoyers	do
18 do	Henri Gendron	Marié	41	do	oui.	oui.		1	do	do	Beauharnois	Assaut grave	16 do	2 do	C. Loupret	do
18 do	Napoléon Lamoureux	Célibataire.	34	Colporteur	do	do		1	do	do	Montréal	Indécence	17 do	5 do	M. C. Desnoyers	do
18 do	Joseph Larrivee	do	23	Tailleur	do	do		1	do	do	Québec	Vol sur la personne	8 do	3 do	Alexandre Chauveau	do
26 do	John Kingsley	do	45	Cordonnier	non	non	1		Allemagne	do	Montréal	Bris de maison	26 do	5 do	L'hon. juge Cross	C. du B. de la R.
26 do	James Prentice	do	23	Journalier	do	do	1		Québec	Catholique romain	Recel	Recel	26 do	3 do	do	do
8 oct.	Théodore Chabot	do	25	do	oui.	oui.		1	do	do	Québec	Bris de comptoir	5 octobre	3 do	D. Murray	Sessions spécial.
13 do	William Ottery	do	27	do	do	do	1		Angleterre	Eglise d'Angleterre	Bedford	Coup de feu avec intention de tuer	7 do	2 do	L'hon. juge Lynch	C. du B. de la R.
14 do	Patrick Scanlan	Marié	25	Chauffeur	non	non		1	Ecosse	do	Montréal	Blessure félonieuse	13 do	5 do	M. C. Desnoyers	Sessions spécial.
22 do	Alfred Smith *alias* Anson	Célibataire.	50	Charpentier	oui.	oui.	1		Angleterre	do	do	Vol de chevaux	22 do	5 do	do	do
29 do	Cyrille Lamontée	Marié	30	Commerçant	do	do	1		Québec	Catholique romain	Saint-François	Faux	20 do	7 do	L'hon. juge Brooks	C. du B. de la R.
29 do	Leda Lamontagne	Veuve	21		do	do	1		do	do	do	Incendie par malveillance	20 do	7 do	do	do
11 nov.	Joseph Massey	Célibataire.	25	Journalier	do	do	1		Etats-Unis	do	Montréal	Larcin	9 nov	2 do	M. C. Desnoyers	Sessions spécial.
11 do	John Pettigrew	do	50	do	do	do		1	Irlande	Eglise d'Angleterre	do	Indécence	10 do	2 ans et 25 c. de fouet.	C. A. Dugas	do
11 do	William Gray *alias* Thos. Macy	do	18	do	do	do		1	Angleterre	do	do	do	10 do	2 ans et 25 c. de fouet.	do	do
11 do	Napoléon Thomas	do	30	Cordonnier	do	do	1		Québec	Catholique romain	do	Recel	11 do	2 ans	L'hon. juge Wurtele	C. du B. de la R.
11 do	Alfred Métayer dit St.-Onge	do	43	Bijoutier	do	do		1	Etats-Unis	do	do	Larcin	11 do	2 do	do	do
11 do	Alphonse Bélisle	do	21	Journalier	non	non	1		Québec	do	do	do	11 do	3 do	do	do
11 do	Xavier Charest	do	40	Charretier	oui.	oui.	1		do	do	do	Vol sur la personne	11 do	3 do	do	do
11 do	Joseph Poitras	do	33	Mouleur	do	non		1	do	do	do	do do	11 do	5 do	do	do
14 do	John Wayland	Veuf	22	Mécanicien	do	oui.		1	Ecosse	do	do	Larcin	11 do	3 do	M. C. Desnoyers	Sessions spécial.
18 do	Narcisse Larchevêque	Célibataire.	18	Journalier	non	non	1		Québec	do	Richelieu	Bris de maison	16 do	3 do	Charles Dorion	do
21 do	Arthur Moreau	Marié	43	Cordonnier	oui.	oui.	1		do	do	Montréal	Refus de pourvoir	19 do	2 do	M. C. Desnoyers	do
24 do	Jean Lortie	Célibataire.	37	do	do	non	1		do	do	Québec	Larcin	17 do	3 do	Alexandre Chauveau	do
28 do	Damase Laframbroise	Marié	24	Tapissier	do	oui.	1		do	do	Montréal	Bris de maison	26 do	10 do	C. A. Dugas	do
30 do	George G. Gage	Célibataire.	20	Journalier	do	do		1	do	Méthodiste	Saint-François	Larcin	28 do	2 do	G. E. Rioux	do
30 do	Frederick Goodsell	do	26	Cultivateur	do	do		1	do	do	do	Vol de chevaux	28 do	2 do	do	do
3 déc.	Hormisdas Larche	Marié	41	do	do	non		1	do	Catholique romain	Montréal	Incendie par malveillance	1er déc	2 do	L'hon. juge Taschereau	C. du B. de la R.
3 do	William Cowie	Célibataire.	27	Charretier	do	oui.		1	do	Méthodiste	do	Bris de magasin	1er do	2 do	do	do
5 do	Joseph Bourque	Marié	25	Epicier	do	do	1		do	Catholique romain	do	Incendie par malveillance	1er do	2 do	L'hon. juge Cross	do
8 do	James B. Turner	Veuf	40	Commis	do	do	1		do	Eglise d'Angleterre	Québec	Vol d'une lettre chargée	1er do	5 do	Alexandre Chauveau	Sessions spécial.
9 do	Barney Lindeu	Marié	44	Electricien	do	do	1		Etats-Unis	do	Montréal	Faux	9 do	3 do	L'hon. juge Taschereau	C. du B. de la R.
12 do	Louis Cuë	Veuf	35	Commerçant	non	non	1		Québec	Catholique romain	do	Indécence	9 do	3 ans et 50 c. de fouet.	M. C. Desnoyers	Sessions spécial.
12 do	Auguste Roy	Célibataire.	20	Plombier	oui.	oui.	1		do	do	do	do	9 do	2 ans et 50 c. de fouet.	do	do
do	Alfred Patenaude	do	25	Commis	do	do	1		do	do	do	do	9 do	2 ans et 50 c. de fouet.	do	do
do	Louis Levesque	do	27	Cuisinier	do	do	1		do	do	do	do	9 do	2 ans et 50 c. de fouet.	do	do
12 do	Francis Pigeon	Veuf	67	Journalier	non	non	1		do	do	do	do	10 do	5 ans	do	do
23 do	Adolphe Moquin	Célibataire.	23	Jardinier	do	do		1	do	do	do	Blessure félonieuse	22 do	2 do	do	do
30 do	Joseph Quesnoyville	do	21	Charretier	oui.	do		1	do	do	do	Larcin	28 do	3 do	do	do
30 do	Edmond Schink	do	18	Journalier	do	oui.		1	do	do	do	do	28 do	3 do	do	do
30 do	Israël Laplante	Marié	25	do	non	non		1	do	do	do	Appropriation illégale	29 do	3 do	do	do
1892.													1892.			
4 janv.	Joseph Sasseville	Célibataire.	18	Commerçant	do	do	1		do	do	Québec	Larcin	31 do	3 do	D. Murray	do
5 do	Hormisdas Desmarais	Marié	46	Cordonnier	oui.	oui.		1	do	do	Montréal	Refus de pourvoir	31 do	3 do	M. C. Desnoyers	do
5 do	Louis Joly	Célibataire.	28	Cloutier	do	non		1	do	do	do	Blessure félonieuse	31 do	3 do	do	do
7 do	Isaac Shephard	Marié	32	Tailleur	do	oui.	1		Etats-Unis	do	Aylmer	Larcin	23 do	2 do	L'hon. H. G. Malhiot	C. du B. de la R.
7 do	Jean Layette	Célibataire.	18	Cigarier	non	non	1		Québec	do	Montréal	Bris de maison	7 janv	3 do	C. A. Dugas	Sessions spécial
7 do	Joseph Brissette	do	17	Mécanicien	do	do	1		do	do	do	do	7 do	3 do	do	do
7 do	Edouard Lacas	do	17	Taill. de marbre	do	do	1		do	do	do	do	7 do	3 do	do	do
9 do	Paul Letore	do	25	Peintre	do	do			do	do	do	Larcin	8 do	4 do	M. C. Desnoyers	do
9 do	Joseph Menard	Marié	21	Charretier	do	do		1	do	do	do	do	8 do	4 do	do	do
15 do	Robert Mosgrove	Célibataire.	30	Cultivateur	oui.	oui.	1		Irlande	Eglise d'Angleterre	Bedford	do	13 do	2 do	G. E. Rioux	do
15 do	Louis Morier	do	37	Charretier	non	non		1	Québec	Catholique romain	Montréal	do	12 do	3 do	C. A. Dugas	do
15 do	James Johnson	do	20	Journalier	oui.	oui.		1	do	Eglise d'Angleterre	do	Bris de magasin	14 do	4 do	do	do
15 do	James Drew	do	18	Forgeron	do	do		1	Etats-Unis	Presbytérien	do	do	14 do	4 do	do	do
15 do	William Robert	do	19	Journalier	do	do	1		Québec	Eglise d'Angleterre	do	do	14 do	4 do	do	do
15 do	Edward Smith	do	21	do	do	do		1	do	Presbytérien	do	Larcin	14 do	5 do	do	do
15 do	John Léger	do	19	do	non	non		1	do	Catholique romain	do	do	14 do	5 do	do	do
29 do	Edmond Bouillard	do	19	Teneur de livre	oui.	oui.		1	do	do	Québec	Vol d'une lettre chargée mise à la poste	19 do	5 do	Alexandre Chauveau	do
29 do	Joseph Faveau	do	22	Cordonnier	do	do		1	do	do	Montréal	Bris de magasin	26 do	7 do	C. A. Dugas	do
29 do	Arthur Vezeau	do	30	Teinturier	non	non		1	do	do	do	do	28 do	5 do	do	do
29 do	Louis Connaissant	Marié	45	Boucher	oui.	oui.		1	do	do	do	do	28 do	2 do	do	do
30 do	Urgel Legault	Célibataire.	18	Journalier	do	do		1	do	do	do	Bris de maison	29 do	4 do	M. C. Desnoyers	do
30 do	Albert Legault	do	18	do	do	do		1	do	do	do	do	29 do	4 do	do	do
4 fév.	Napoléon Labrèche	Marié	38	Mécanicien	non	non		1	do	do	do	Larcin	2 février	5 do	do	do
9 do	William *alias* George Andres	Célibataire.	20	Plaq. en nickel	oui.	oui.	1		Etats-Unis	Méthodiste	do	Bris de maison	9 do	5 do	do	do
9 do	Léon Letumy	do	20	Tapissier	do	do		1	France	Catholique romain	do	do	9 do	5 do	do	do
18 do	Médéric Lemieux	do	18	Journalier	non	non		1	Québec	do	Beauharnois	Effraction	16 do	2 do	C. Loupret	do
19 do	François X. Beauvais	Marié	47	Charretier	oui.	do	1		do	do	Montréal	Blessure avec intention de tuer	16 do	4 do	M. C. Desnoyers	do
26 do	J. A. Godbout	Célibataire.	25	Etud. en droit	do	oui.		1	do	do	do	Larcin	22 do	3 do	C. A. Dugas	do
26 do	James Francis	Marié	38	Journalier	do	do	1		Angleterre	Eglise d'Angleterre	do	Assaut avec intention de tuer	22 do	2 do	M. C. Desnoyers	do
26 do	George Taylor	Célibataire.	23	Forgeron	do	do		1	Irlande	Méthodiste	do	Bris de magasin	24 do	2 do	do	do
26 do	Auguste Leblanc	do	25	Charretier	non	non	1		Québec	Catholique romain	do	Vol de chevaux	22 octobre	2 do	do	do
1892.													1892.			
5 mars	Joseph Bélec	do	20	Imprimeur	oui.	oui.		1	do	do	do	Bris de maison	1er mars	5 do	C. A. Dugas	do
5 do	Joseph Narcisse Gravel	Marié	70	Commerçant	do	do		1	do	do	do	Faux prétextes	3 do	2 do	do	do
5 do	James Gavigan	Célibataire.	18	Mécanicien	non	non	1		Irlande	do	do	Larcin	3 do	2 do	M. C. Desnoyers	do
15 do	Louis Paré	do	44	Agent	oui.	oui.	1		Québec	do	Québec	Effraction	14 do	7 do	Alexandre Chauveau	do
16 do	Henri Marois	do	25	Charretier	do	do	1		do	do	Montréal	Appropriation illégale	16 do	4 do	M. C. Desnoyers	do
19 do	Antoine Prud'homme	do	20	do	do	do	1		do	do	do	Coup de feu avec intention de tuer	19 do	14 do	L'hon. juge Baby	C. du B. de la R.
19 do	Zotique Thibaudeau	do	34	Tailleur	do	do	1		do	do	do	Indécence	19 do	6 do	do	do
19 do	Félix Trembay	do	23	Cordonnier	do	do		1	do	do	do	Bris de maison	19 do	4 do	do	do
19 do	Maxime Rochelleau	do	40	Ferblantier	do	do	1		do	do	do	Indécence	19 do	3 ans et 50 c. de fouet.	do	do
19 do	Auguste Smith *alias* Cadieux	Marié	22	Mécanicien	do	do	1		Etats-Unis	do	do	Faux	19 do	3 ans	do	do
19 do	Frédéric Legault	do	35	Cordonnier	do	do		1	Ontario	do	do	do	19 do	2 do	do	do
30 do	Cléophas Boulanger	Célibataire.	19	Commis	do	do	1		Québec	do	Québec	Larcin par un domestique	28 do	2 do	Alexandre Chauveau	Sessions spécial.
31 do	Augustus Moore	do	42	Cultivateur	do	do	1		Etats-Unis	Presbytérien	Montréal	Coup de feu avec intention de faire de graves lésions corporelles	31 do	10 do	L'hon. juge Baby	C. du B. de la R.
1er avril	Edouard Tourangeau	Marié	20	Cigarier	do	do		1	Québec	Catholique romain	do	Recel	31 do	2 do	C. Aimé Dugas	Sessions spécial.
9 do	Alphonse Brazeau	do	35	Journalier	do	non		1	do	do	do	Larcin	7 avril	7 do	M. C. Desnoyers	do
9 do	David Bernstein *alias* James A. Pearson	Célibataire.	20	Commis voyag	do	oui.	1		Angleterre	do	do	do	2 do	5 do	C. Aimé Dugas	do
9 do	Pierre Martin	do	21	Tailleur	do	do		1	Québec	do	do	do	7 do	3 do	M. C. Desnoyers	do
12 do	Camille Bougie	Marié	24	Journalier	do	do		1	do	do	do	do	12 do	3 do	do	do
16 do	Ferdinand Laduranlaye	Célibataire.	18	Colporteur	non	non	1		do	do	Bedford	Bris de magasin	14 do	3 do	G. E. Rioux	do
16 do	Edward Briley	do	31	Charpentier	oui.	oui.		1	do	Méthodiste	do	Vol de chevaux	14 do	2 do	do	do
21 do	Michael Costigan	do	23	Journalier	do	do		1	do	Catholique romain	Montréal	Bris de magasin	21 do	2 do	M. C. Desnoyers	do
26 do	Pierre Trudel	Marié	56	Cultivateur	non	non	1		do	do	Québec	Larcin par un domestique	26 do	2 do	L'hon. juge Bossé	C. du B. de la R.
26 do	Télesphore Brochu *alias* Jos. Thérien	do	34	Journalier	do	do		1	do	do	Montréal	Bris de maison	26 do	2 do	M. C. Desnoyers	Sessions spécial.
26 do	Damase Larose	Célibataire.	33	do	do	do		1	do	do	do	Larcin	26 do	5 do	do	do
26 do	Prime Collin	Marié	33	Cordonnier	do	do		1	do	do	do	Bris de maison	26 do	5 do	do	do
30 do	Damase Castonguay	do	56	Commerçant	do	do	1		do	do	Bedford	Indécence	28 do	2 do	G. E. Rioux	do
30 do	Arthur Davis	Célibataire.	28	Cuisinier	oui.	oui.		1	do	do	Montréal	Larcin	28 do	3 do	C. Aimé Dugas	do
2 mai	Joseph Morris	Marié	35	Peintre	do	do		1	do	do	Iberville	Bris de magasin	28 do	2 do	C. Loupret	do
4 do	John Reilly	Célibataire.	18	Journalier	do	do		1	do	do	Montréal	Larcin	2 mai	3 do	M. C. Desnoyers	do
4 do	Joseph Thibault	do	21	do	non	non	1		do	do	do	do	3 do	4 do	do	do
4 do	Albert St. Jean	do	18	Peintre	oui.	oui.		1	do	do	do	do	3 do	3 do	do	do
4 do	Joseph Dunn	do	19	Journalier	do	do		1	do	do	do	Blessure avec intention de tuer	3 do	3 do	do	do
10 do	William John Stacey	Marié	23	do	do	do		1	Angleterre	Eglise d'Angleterre	do	do do	10 do	2 do	C. Aimé Dugas	do
11 do	David Joubert	Célibataire.	23	do	non	non		1	Québec	Catholique romain	Richelieu	Larcin	11 do	3 do	Charles Dorion	do
14 do	Frédérick Charles Lee	do	21	Desinateur	oui.	oui.	1		Angleterre	Eglise d'Angleterre	Montréal	do	12 do	2 do	M. C. Desnoyers	do
18 do	Jean-Baptiste Ayotte	Marié	39	Journalier	non	non	1		Québec	Catholique romain	do	do	17 do	3 do	do	do
21 do	Joseph Charrette	do	36	Cuisinier	oui.	oui.	1		do	do	do	Attentat à la pudeur	21 do	3 do	C. Aimé Dugas	do
4 juin	William Wilton	do	19	Journalier	do	do		1	Angleterre	Eglise d'Angleterre	Québec	Larcin	2 juin	5 do	do	do
7 do	Edward Briley	do	20	do	oui.	do		1	Québec	Catholique romain	Saint-François	Vol de chevaux	6 do	2 do	G. E. Rioux	do
7 do	Nelson Fontaine	do	43	do	non	non		1	do	do	do	Effets volés emportés en Canada	6 do	2 do	do	do
8 do	Eugène Chrétien	do	42	do	do	do		1	do	do	Montréal	Refus de pourvoir	6 do	2 do	M. C. Desnoyers	do
8 do	Henri Caron	Célibataire.	20	Taill. de pierre	oui.	oui.	1		do	do	do	Larcin	7 do	4 do	C. Aimé Dugas	do
26 do	Henry Page	Marié	55	Com. de chevaux	do	do		1	Angleterre	Eglise d'Angleterre	do	Obtent. d'effets sous de faux prétextes	9 do	3 do	L'hon. juge Taschereau	C. du B. de la R.
11 do	Nathan Chaddys	Célibataire.	19	Plombier	do	do	1		Etats-Unis	do	do	Tentative de bris dans un magasin	11 do	2 do	Juge en chef Lacoste	do
11 do	Ernest Brown	do	19	Graveur	do	do	1		do	Méthodiste	do	do do	11 do	3 do	do	do
11 do	Frank Ketersen	do	27	Journalier	do	do	1		Angleterre	Catholique romain	do	Larcin	11 do	3 do	do	do
11 do	John Hurley	do	23	do	non	non		1	Québec	do	do	Vol sur la personne	11 do	3 do	do	do
11 do	Edward Carnody	do	27	Taill. de pierre	do	do		1	do	do	do	do	11 do	7 do	do	do
15 do	Eugène Dupads	do	43	Agent voyageur	do	do	1		do	do	do	Larcin	13 do	3 do	C. Aimé Dugas	Sessions spécial.
18 do	Clément Goyette	do	22	Cordonnier	non	non		1	do	do	do	Tent. de faire feu avec intent. de tuer	18 do	7 do	Juge en chef Lacoste	C. du B. de la R.
24 do	Napoléon Giroux	do	25	Journalier	do	do	1		do	do	Saint-François	Bris de maison	22 do	2 do	G. E. Rioux	Sessions spécial
24 do	Paul Giroux	do	25	do	do	do		1	do	do	do	do	22 do	2 do	do	do

Département de la Justice.

N° 8.

STATISTIQUE CRIMINELLE, pénitencier de Saint-Vincent de Paul, pour l'exercice clos le 30 juin 1892.

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Race	Blancs	367	....	367
	De couleur	2	...	2
	Sauvages	5	....	5
		374	....	374
Etat civil	Mariés	128	....	128
	Non mariés	246	....	246
		374	....	374
Age	Au-dessous de 20 ans	39	....	39
	20 à 30 ans	179	....	179
	30 à 40 do	92	....	92
	40 à 50 do	42	....	42
	50 à 60 do	17	....	17
	Au-dessus de 60	5	....	5
		374	....	374
Education	Ne sachant pas lire	86	....	86
	Sachant lire seulement	21	....	21
	Sachant lire et écrire	267	....	267
		374	....	374
Habitudes morales.	Tempérants	168	....	168
	Intempérants	206	....	206
		374	....	374
Religion	Catholiques romains	289	....	289
	Protestants	85	....	85
		374	....	374
Sentence	22 mois	1	....	1
	2 ans	60	....	60
	2 do et 25 coups de fouet	2	....	2
	2 do et 50 do do	3	....	3
	3 do	94	....	94
	3 do et 50 coups de fouet	2	....	2
	3 do et 58 do do	1	....	1
	4 do	38	....	38
	5 do	78	....	78
	6 do	3	....	3
	6 do et 3 jours	1	....	1
	7 do	41	....	41
	8 do	2	....	2
	9 do	1	....	1
	10 do	14	....	14
	12 do	4	....	4
	14 do	13	....	13
	15 do	3	....	3
	17 do	1	....	1
	18 do	1	....	1
	20 do	3	....	3
	25 do	1	....	1
	Vie	7	....	7
		374	....	374

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
District	Montréal	287	....	287
	Québec	22	....	22
	Saint-François	15	....	15
	Richelieu	8	....	8
	Bedford	7	....	7
	Beauharnois	5	....	5
	Joliette	5	....	5
	Trois-Rivières	5	....	5
	Iberville	3	....	3
	Rimouski	3	....	3
	Saint-Hyacinthe	3	....	3
	Arthabaska	2	....	2
	Beauce	2	....	2
	Gaspé	2	....	2
	Ottawa	2	....	2
	Terrebonne	2	....	2
	Montmagny	1	....	1
		374	....	374
Pays d'origine	Québec	262	....	262
	Etats-Unis	36	....	36
	Angleterre	30	....	30
	Irlande	14	....	14
	France	9	....	9
	Ontario	8	....	8
	Ecosse	5	....	5
	Terreneuve	2	....	2
	Bretagne	1	....	1
	Danemark	1	....	1
	Allemagne	1	....	1
	Hongrie	1	....	1
	Italie	1	....	1
	Manitoba	1	....	1
	Nouveau-Brunswick	1	....	1
	Suède	1	....	1
		374	....	374
Occupation	Avocats	2	....	2
	Agents	2	....	2
	Comptable	1	....	1
	Barbiers	4	....	4
	Briqueteur	1	....	1
	Boulangers	5	....	5
	Garçons de buvette	2	....	2
	Bouchers	3	....	3
	Teneurs de livres	6	....	6
	Constructeur de pont	1	....	1
	Commis de banque	1	....	1
	Serre-frein	1	....	1
	Banquier	1	....	1
	Forgerons	5	....	5
	Charpentiers	11	....	11
	Charretiers	21	....	21
	Horloger	1	....	1
	Commis	12	....	12
	Ebéniste	3	....	3
	Percepteur	1	...	1
	Cuisiniers	5	....	5
	Tonnelier	1	....	1
	Commerçant de cigares	1	....	1
	Confiseur	1	....	1
	Cocher	1	....	1
	Cigariers	5	....	5

N° 8.—STATISTIQUE CRIMINELLE, pénitencier de Saint-Vincent de Paul—*Fin.*

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Occupation..	Teinturier	1	....	1
	Dessinateur	1	....	1
	Agents de police secrète..	2	....	2
	Pharmacien	1	....	1
	Graveur	1	....	1
	Electricien	1	..	1
	Cultivateurs	11	....	11
	Pompiers	2	....	2
	Epicier	1	....	1
	Jardiniers	4	...	4
	Marchand de chevaux	1	....	1
	Chapelier	1	....	1
	Palefreniers	2	....	2
	Chasseur	1	....	1
	Bijoutier	1	....	1
	Journaliers	121	....	121
	Facteur	1	....	1
	Maçons	2	....	2
	Conducteur de la poste..	1	....	1
	Etudiant en médecine....	1	....	1
	Mineurs	2	....	2
	Marchand	1	....	1
	Marbier	1	....	1
	Machinistes	9	....	9
	Mouleurs	2	....	2
	Cloutiers	4	....	4
	Plaqueur en nickel	1	....	1
	Plâtrier	1	....	1
	Peintres	10	....	10
	Imprimeurs	4	...	4
	Plombiers	3	....	3
	Fabricant de modèles	1	....	1
	Colporteurs	2	....	2
	Couvreur	1	....	1
	Statuaire	1	....	1
	Sellier	1	....	1
	Garde-magasin	1	....	1
	Ajusteur d'appar. à vap..	1	....	1
	Aiguilleur	1	....	1
	Tailleurs de pierre	10	....	10
	Cordonniers	23	....	23
	Matelots	5	....	5
	Commerçants	11	....	11
	Tailleurs	13	.. .	13
	Tanneurs	2	....	2
	Voyageurs	3	....	3
	Coffretier	1	....	1
	Ferblantiers	3	....	3
		374	....	374
Crimes.....	Larcin	98	....	98
	Bris de magasin	46	....	46
	Bris de maison	33	....	33
	Vol sur la personne	33	....	33
	Faux	13	....	13
	Vol de chevaux	13	....	13
	Recel d'effets volés	10	....	10
	Indécence outrageante...	10	....	10
	Vol de nuit avec effract..	8	....	8
	Homicide	7	....	7
	Blessures avec intention.	7	....	7
	Vol	6	....	6
	Viol	5	....	5
	Dommage à la proprieté.	5	....	5
	Blessures	5	....	5
	Incendie	4	....	4

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Crimes...	Vol d'une lettre de poste contenant de l'argent..	3	....	3
	Coup de feu avec inten...	3	....	3
	Négligence de pourvoir..	3	....	3
	Larcin par une servante.	3	....	3
	Ayant en leur possession des effets volés dans une autre partie du Canada.	3	....	3
	Indécence	3	....	3
	Assaut indécent	3	....	3
	Obtention d'effets sous de faux prétextes	3	....	3
	Vol d'argent	2	....	2
	S'approp. des effets illég.	2	....	2
	Apporté au Canada des effets volés	2	....	2
	Coup de feu avec intention de tuer	2	....	2
	Vol d'argent que contenait une lett. à la poste.	2	....	2
	Bigamie	2	....	2
	Assaut	2	...	2
	Détournement de fonds	2	....	2
	Tentative de s'int. dans une maison avec infrac.	2	....	2
	Vol dans une église	1	....	1
	Tentative de larcin	1	....	1
	Altération d'un mandat d'argent	1	....	1
	Altér. d'un mandat-poste	1	....	1
	Blessures avec intention.	1	....	1
	Vol chez son patron	1	....	1
	Dét. d'une let. à la poste.	1	....	1
	Bris de maison	1	....	1
	Relation charnelle avec 1 fille au-dess. de 14 ans..	1	....	1
	Assaut avec intention de meurtre	1	....	1
	Dommages à une voiture de chemin de fer	1	....	1
	Larcin sacrilège	1	....	1
	Tent. de conn. charn. une fille de moins de 12 ans.	1	....	1
	Viol et larcin	1	....	1
	Enlèvement for. d'une fille avec l'intention de la connaître charnellem'nt	1	....	1
	Tentative de meurtre avec une arme à feu	1	....	1
	Faux prétextes	1	....	1
	Assaut avec intention...	1	....	1
	Larcin dans un garni...	1	....	1
	Altération d'un billet du Canada	1	....	1
	Larcin comme dépositaire	1		1
	Assaut avec intention de viol	1	....	1
	Usage d'arme à feu avec intention	1	....	1
	Obtention d'argent sous de faux prétextes	1	....	1
	Larcin sur un convoi de chemin de fer	1	....	1
	Assaut grave	1	....	1
		374		374

N° 9.

État comparatif du mouvement de la population criminelle au pénitencier de Saint-Vincent de Paul, de 1874 à 1892.

Exercice.	Restant le 30 juin à minuit.	Entrés. Venant des prisons communes. Hommes.	Entrés. Venant des prisons communes. Femmes.	Entrés. De la réforme. Hommes.	Entrés. De la réforme. Femmes.	Entrés. Repris après évasion. Hommes.	Entrés. Repris après évasion. Femmes.	Entrés. Total. Hommes.	Entrés. Total. Femmes.	Entrés. Total. Total.	Sortis. Expiration de la peine. Hommes.	Sortis. Expiration de la peine. Femmes.	Sortis. Graciés. Hommes.	Sortis. Graciés. Femmes.	Sortis. Envoyés à l'asile des aliénés. Hommes.	Sortis. Envoyés à l'asile des aliénés. Femmes.	Sortis. Evadés. Hommes.	Sortis. Evadés. Femmes.	Sortis. Décédés. Hommes.	Sortis. Décédés. Femmes.	Sortis. Transférés à d'autres pénitenciers. Hommes.	Sortis. Transférés à d'autres pénitenciers. Femmes.	Sortis. Transférés par ordre de cour. Hommes.	Sortis. Transférés par ordre de cour. Femmes.	Sortis. Total. Hommes.	Sortis. Total. Femmes.	Sortis. Total. Total.	Restant le 30 juin à minuit. Hommes.	Restant le 30 juin à minuit. Femmes.	Restant le 30 juin à minuit. Total.	Moyenne annuelle.
1873-74	122	74	1	....	..	..	..	4		75	45	..	5	..	1	..	3	..	....	..	....	1	....	..	54	1	55	141	...	141	124½
1874-75	141	126	1	....	..	..	..	126	1	127	31	..	9	..	1	..	....	..	....	..	19	1	....	..	60	1	61	117	....	117	142½
1875-76	117	168	1	....	..	..	..	168	1	169	58	..	8	..	1	..	....	..	1	..	53	1	....	..	121	1	122	161	....	161	131¼
1876-77	161	163	....	....	..	..	..	163	....	163	22	..	14	..	....	..	3	..	....	..	61	....	....	..	100	....	100	225	....	225	202⅔
1877-78	225	184	2	....	..	2	..	186	2	188	64	..	20	..	2	..	....	..	2	..	62	2	....	..	150	2	152	259	...	259	250⅙
1878-79	259	196	1	1	..	..	..	197	1	198	69	..	12	..	1	..	....	..	1	..	67	1	....	..	150	1	151	307	....	307	283½
1879-80	307	153	2	4	..	1	..	158	2	160	105	..	10	..	4	..	1	..	....	..	....	2	....	..	120	2	122	345	....	345	225
1880-81	345	151	4	....	..	1	..	152	4	156	112	..	20	..	....	..	2	..	3	..	41	4	....	..	178	4	182	318	...	318	346
1881-82	318	119	2	2	..	..	..	121	2	123	95	..	17	..	5	..	1	..	2	..	2	2	1	..	123	2	125	316	....	316	307½
1882-83	316	104	4	3	..	1	..	108	4	112	100	..	5	..	3	..	5	..	2	..	....	4	....	..	116	4	120	308	....	308	308
1883-84	308	93	5	....	..	..	..	93	5	98	112	..	20	..	....	..	....	..	4	..	....	5	....	..	136	5	141	265	....	265	280
1884-85	265	110	9	....	..	..	..	110	9	119	98	..	13	..	1	..	1	..	1	..	....	9	....	..	114	9	123	261	....	261	266½
1885-86	261	130	2	2	..	..	..	132	2	134	104	..	7	..	1	..	....	..	2	..	1	2	....	..	115	2	117	278	....	278	269½
1886-87	278	102	1	1	..	..	..	103	1	104	86	..	10	..	....	..	....	..	3	..	1	1	1	..	101	1	102	280	....	280	282½
1887-88	280	106	2	....	..	1	..	107	2	109	94	..	11	..	....	..	1	..	2	..	3	2	....	..	111	2	113	276	....	276	269½
1888-89	276	132	2	....	..	..	..	132	2	134	71	..	7	..	....	..	....	..	5	..	3	2	....	..	86	2	88	322	....	322	298
1889-90	322	119	4	....	..	1	..	120	4	124	89	..	4	..	....	..	2	..	1	..	4	4	....	..	100	4	104	342	....	342	337
1890-91	342	130	6	....	..	..	..	130	6	136	112	..	6	..	....	..	....	..	4	..	....	6	....	..	122	6	128	350	....	350	343½
1891-92	350	138	1	....	..	..	..	138	1	139	104	..	9	..	....	..	....	..	1	..	....	1	....	..	114	1	115	374	....	374	353
Totaux	4,793	2,498	50	13	..	7	..	2,518	50	2,568	1,571	..	207	..	20	..	19	..	34	..	317	50	2	..	2,171	50	2,221	5,245	....	5,245	.....

N° 10.

MOUVEMENT des détenus au pénitencier de Saint-Vincent de Paul, entre le 30 juin 1891 à minuit, et le 30 juin 1892 à la même heure.

Détails.	Hommes.	Femmes	Total.	Hommes.	Femmes	Total.
Population à minuit le 30 juin 1891	350	.....	350	.....	.....	.....
Reçu depuis des prisons communes	138	1	139	.....	.....	.....
				488	1	489
Sortis depuis—						
Par l'expiration de leur sentence	104	.....	104			
Graciés	9	.....	9			
Décédés	1	.....	1			
Transférés au pénitencier de Kingston	.....	1	1			
				114	1	115
Population à minuit le 30 juin 1892	.....	.....	.....	374	.....	374

N° 11.

LISTE des récidivistes du pénitencier de Saint-Vincent de Paul qui ont été graciés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892, avec indication du crime et du lieu de la condamnation de chacun d'eux.

N°	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1	Thomas Béliveau	Vol de chevaux	Arthabaska.
2	Joseph Bélec	Larcin	Montréal.
3	Jean Louis Charron	Vol d'argent dans une lettre à la poste	Terrebonne.
4	Edward Slack	Détournement de fonds	Bedford.
5	Octave Meunier	Faux	Québec.
6	Joseph Berthiaume	Présentation d'un faux billet de banque	Montréal.
7	Luther T. McGrath	Homicide	do
8	Raymond Brûlé	Assaut avec int. de faire des bles. cor. grav.	Richelieu.
9	Hubert Collin	Ouverture d'un sac de la malle et vol d'une lettre.	Gaspé.

N° 12.

LISTE des détenus qui sont décédés dans le pénitencier de Saint-Vincent de Paul, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892, avec indication du crime et du lieu de la condamnation.

N°	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1	Narcisse Bélinge	Larcin	Montréal.

N° 13.

LISTE des récidivistes au pénitencier de Saint-Vincent de Paul pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, ainsi que le nombre de réincarcérations.

Nombre.	Nom.	1re réincarcération.	2e réincarcération.	3e réincarcération.	4e réincarcération.	Nombre.	Nom.	1re réincarcération.	2e réincarcération.	3e réincarcération.	4e réincarcération.
1	Alphonse Portelance	....	....	1	....	20	James Johnson	1	....	....	....
2	Joseph Gauthier	....	....	....	1	21	William Robert	1	....	....	....
3	Victor Chaput	1	....	....	....	22	Joseph Favreau	1	....	....	....
4	Joseph Gagner	1	....	....	....	23	Napoléon Labrèche	1	....	....	....
5	George Verret	1	....	....	....	24	François X. Beauvais	1	....	....	....
6	Arsène Latendresse	....	....	1	....	25	Joseph Bélec	1	....	....	....
7	Napoléon Lamoureux	....	1	....	....	26	Frédéric Legault	1	....	....	....
8	Joseph Larrivée	....	1	....	....	27	Alphonse Brazeau	....	1	....	....
9	John Kingsley	....	1	....	....	28	T. Brochu *alias* Thérien	1	....	....	....
10	Patrick Scanlan	1	....	....	....	29	Damase Larose	....	1	....	....
11	William Gray	1	....	....	....	30	Prime Collin	1	....	....	....
12	Alfred Métayer dit St. Onge	1	....	....	....	31	Joseph Thibault	1	....	....	....
13	Xavier Charest	1	....	....	....	32	William Wilton	1	....	....	....
14	Joseph Poitras	....	1	....	....	33	Edward Carmody	1	....	....	....
15	Joseph Wayland	1	....	....	....	34	Napoléon Giroux	1	....	....	....
16	Jean Lortie	1	....	....	....	35	Paul Giroux	1	....	....	....
17	Damase Laframboise	1	....	....	....						
18	Paul Létore	1	....	....	....		Totaux	25	7	2	1
19	Louis Morier	1	....	....	....						

N° 14.

SOMMAIRE des punitions infligées au pénitencier de St-Vincent de Paul pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nature de la punition.	Nombre.	Nature de la punition.	Nombre.
Privés de lumière	812	Privés des livres de la bibliothèque	4
Au lit dur	811	Mis au cachot au pain et à l'eau	46
Cellules noires au pain et à l'eau	254	Privés de l'école	8
Réprimandés	275	do tabac	12
Perte de rémission	95	Aux fers	2

N° 15.

TABLEAU indiquant la rémission de peine gagnée par les détenus libérés du pénitencier de Saint-Vincent de Paul pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nombre d'hommes.	Jours.	Nombre d'hommes.	Jours.	Nombre d'hommes.	Jours.	Nombre d'hommes.	Jours.
1	0	10	96	2	177	5	355
1	36	1	135	3	178	2	359
1	78	1	160	2	179	3	363
1	81	2	163	14	180	4	367
2	84	2	165	2	245	1	449
1	88	1	166	1	254	1	455
1	90	1	170	1	258	1	524
5	91	5	174	1	264	1	625
4	92	2	175	5	270		
7	94	5	176	1	343	104	

N° 16.

ETAT indiquant la distribution des détenus au pénitencier de Saint-Vincent de Paul, le 30 juin 1892.

Distribution.	Nombre d'hommes.	Distribution.	Nombre d'hommes.
Cour à bois	15	Sous-préfet et bureau du comptable	2
Charpentiers	26	Chapelles	2
Forgerons	15	Messagers	1
Tailleurs de pierre	75	Gardien de salles	2
Maçons	35	Hôpital	7
Ferme	23	Ecole et bibliothèque	1
Conducteurs d'attelage	4	Salle de toilette	14
Ferblantiers	8	Aile nord	3
Tailleurs	43	do sud	9
Cordonniers	22	do est	8
Boulangers	4	do ouest	8
Cour	2	Cellules des malades	1
Porte	1	Nouveaux venus	2
Département de l'économe	24	Cellules de punition	1
do du mécanicien	3	Excavation	6
Demeure du préfet et jardin	5		
do sous-préfet et jardin	2	Total	374

Département de la Justice.

N° 17.

LISTE des employés du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, au 30 juin 1892, avec indication de leurs appointements, de leur emploi, de leur nationalité, etc.

Nom.	Appointements.	Emploi.	Nationalité.	Religion.	Age	Date de la nomination.
	$					
Télesphore Ouimet	2,800	Préfet	Canadien fr.	Catholique	48	31 janvier 1887.
Rév. L. O. Harel	1,200	Aumônier cath.	do	do	44	27 avril 1887.
Rév. James Fulton	1,200	Aumônier prot.	do	Protestant	69	1er octobre 1889.
Thomas McCarthy	1,500	Sous-préfet	do	Catholique	55	31 janvier 1887.
M. H. E. Gaudet, M.D.	1,400	Médecin	do	do	61	31 janvier 1887.
Geo. S. Malépart	1,100	Comptable	do	do	43	1er juin 1882.
Gordon B. Papineau	800	Commis	do	do	36	1er janvier 1886.
Charles N. Contant	820	Gardien-chef	do	do	45	25 juin 1887.
George B. Lamarche	900	Garde-magasin	do	do	50	1er mars 1880.
Octave Labelle	1,000	Commis des trav.	do	do	48	1er sept. 1888.
Napoléon Charbonneau	790	Econome	do	do	42	30 juin 1888.
Eugène Champagne	780	Mécanicien	do	do	38	1er février 1890.
Ephrem Trudeau	500	Aide-mécanicien	do	do	20	1er juillet 1890.
David O'Shea	530	Gard. de l'infir.	do	do	32	24 janvier 1890.
Joseph T. Dorais	700	Instituteur	do	do	48	24 juillet 1882.
Edward Kenny	700	Fermier	Irlandais	do	41	1er janvier 1876.
Jean Vaudry	700	Instr. de métier	Canadien fr.	do	63	20 mai 1873.
Procope Dumas	700	do	do	do	54	20 mai 1873.
N. Beauparlant	700	do	do	do	59	15 avril 1877.
T. Nantel	700	do	do	do	46	10 mars 1887.
D. O'Borne	700	do	do	do	49	22 juin 1882.
G. Labelle	700	do	do	do	63	8 septembre 1886.
B. A. Brissette	660	do	do	do	37	1er août 1888.
C. Sigouin	660	do	do	do	55	22 mai 1889.
Eugène Leclair	600	do	do	do	48	1er mars 1892.
John Lynch	500	Messager	Irlandais	do	54	1er mars 1887.
James Blain	600	Gardien	do	Protestant	57	20 mai 1873.
Joseph Demers	600	do	Canadien fr.	Catholique	45	1er janvier 1878.
Gilbert Chartrand	600	do	do	do	50	1er mars 1887.
Ubalde Chartrand	600	do	do	do	49	1er avril 1887.
James Carty	600	do	Irlandais	do	64	1er mars 1888.
Jean Bte. Lemay	600	do	Canadien fr.	do	53	30 juin 1888.
Edouard Prévost	590	do	do	do	41	22 mai 1889.
Aristide Rochon	500	do	do	do	49	22 avril 1891.
Charles Taillon	500	Garde	do	do	53	1er mai 1890.
Napoléon Plouffe	500	do	do	do	42	6 mars 1882.
Olivier Lamère	500	do	do	do	61	21 avril 1882.
François Plouffe	500	do	do	do	52	16 mai 1882.
Henri Boyer	500	do	do	do	57	18 août 1882.
Antoine Plouffe	500	do	do	do	46	14 juin 1883.
George Nixon	500	do	Irlandais	Protestant	51	6 août 1883.
Félix Lesage	500	do	Canadien fr.	Catholique	51	29 août 1883.
Jean Bte. Malépart	500	do	do	do	46	1er mai 1884.
Vincent Bisson	500	do	do	do	37	12 juillet 1884.
Albéric V. Paré	500	do	do	do	50	17 avril 1885.
Elzéar Bertrand	500	do	do	do	33	1er août 1885.
Samuel Filion	500	do	do	do	36	3 août 1885.
Napoléon Bastien	500	do	do	do	43	19 mai 1886.
Godfroi Monette	500	do	do	do	32	25 mai 1886.
Pierre Breland	500	do	do	do	49	8 juillet 1886.
Wm. Wright Gibson	500	do	do	Protestant	48	6 août 1886.
Lewis Henry	500	do	do	do	34	4 décembre 1886.
Martin Plouffe	500	do	do	Catholique	36	5 mars 1887.
Isidore, Charlebois	500	do	do	do	46	4 mai 1887.
Théodore Chabot	500	do	do	do	43	2 juin 1887.
John D. Fitzgibbon	500	do	do	do	31	25 juin 1887.
George Charbonneau	490	do	do	do	45	30 juin 1888.
Daniel J. McLellan	490	do	Irlandais	do	36	16 août 1888.
Hilaire Roger	490	do	Canadien fr.	do	46	1er janvier 1889.
Félix Clermont	430	do	do	do	28	19 juillet 1889.
George Sherritt	430	do	Irlandais	Protestant	43	30 novembre.

N° 17.

LISTE des employés du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, au 30 juin 1892, avec indication de leurs appointements, de leur emploi, de leur nationalité, etc.—*Fin.*

Nom.	Appointements.	Emploi.	Nationalité.	Religion.	Age	Date de la nomination.
	$					
Alfred Nadon	430	Garde	Canadien fr.	Catholique	33	13 janvier 1890.
Joseph Desloges	430	do	do	do	28	1er février 1890.
Jean-Bte. Charbonneau	400	do	do	do	33	22 avril 1891.
Omer Léonard	430	do	do	do	29	22 avril 1890.
James Flood	400	do	Irlandais	do	44	1er mars 1892.
Isaïe Cloutier	400	Conduct. d'attel.	Canadien fr.	do	48	4 novembre 1881.
Jérémie Leblanc	400	do	do	do	43	9 novembre 1881.

N° 18.

REVENU.

LE CANADA en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent de Paul, pour l'exercice clos le 30 juin 1892.

DT.

1891.		$ cts
11 août.	Traite en faveur de l'honorable receveur général.....	131 82
5 septembre	do do	82 49
12 octobre ..	do do	144 97
10 novembre	do do	39 88
12 décembre.	do do	74 98
1892.		
14 janvier...	do do	65 47
13 février...	do do	91 72
5 mars.....	do do	81 25
9 avril.....	do do	67 34
9 mai.....	do do	134 83
6 juin.....	do do	104 26
2 juillet....	do do	211 01
		1,230 02

AV.

1892.		$ cts.
30 juin	Loyer.....	313 76
30 do	Charpentier.....	125 36
30 do	Ferme.....	127 67
30 do	Tailleurs.....	89 59
30 do	Tailleurs de pierre	126 91
30 do	Econome	119 68
30 do	Cordonnerie.....	114 77
30 do	Ferblantiers.....	33 27
30 do	Boulangers	87 89
30 do	Forgeron	6 30
30 do	Reliure.....	3 07
30 do	Briqueterie.....	1 50
30 do	Mécanicien.....	80 25
		1,230 02

G. S. MALÉPART,
Comptable.

TÉLESPHORE OUIMET,
Préfet.

N° 19.

DÉPENSES du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, pour l'exercice clos le 30 juin 1892.

Sommaire.	$ cts.
Appointements	44,216 64
Gratification, W. Holden	100 00
Uniformes	3,137 97
Rations	15,508 07
Vêtements des détenus	7,734 83
Allocations de voyage	881 00
Vêtements des libérés	1,347 31
Literie	711 43
Inhumations	23 30
Chapelles	788 75
Bibliothèque	175 66
Evasions	31 90
Infirmerie	615 29
Chauffage	5,939 71
Eclairage	1,437 76
Réparations aux bâtiments	2,409 80
Entretien des machines	88 60
Salle d'armes	97 22
Cuisine	418 05
Papeterie et imprimeur de la reine	299 16
Ferme	760 57
Etables	1,606 21
Téléphone	5 80
Télégrammes et frais de port	66 69
Fret et messageries	111 09
Annonces	168 36
Frais de voyages	217 80
Transferts	32 95
	88,631 92
MOINS—Remboursé	78 18
	88,553 74
Appointements et salaires du personnel.	
Préfet, T. Ouimet	2,800 00
Sous-préfet, T. McCarthy	1,500 00
Aumônier C. R., L. O. Harel	1,200 00
Aumônier protestant, J. Fulton	1,200 00
Médecin, M. H. E. Gaudet	1,400 00
Comptable, G. S. Malépart	1,100 00
Commis du préfet, G. B. Papineau	800 00
Garde-magasin, G. B. Lamarche	900 00
Gardien-chef, C. N. Contant	820 00
Commis des travaux, Oct. Labelle	1,000 00
Econome, N. Charbonneau	790 00
Mécanicien, E. Champagne	780 00
Surveillant de l'infirmerie, D. O'Shea	530 00
Instructeurs de métiers, à $700, 7	4,900 00
do do 660, 2	1,320 00
do do 600, 1, 4 mois	200 00
Instituteur, J. T. Dorais	700 00
Gardiens, à $600, 6	3,600 00
do 590, 1	590 00
do 500, 1	500 00
Gardes, à $500, 22	11,000 00
do 500, 1, 8 mois	333 28
do 490, 3	1,470 00
do 430, 5	2,150 00
do 400, 1	400 00
do 400, 1, 4 mois	133 36
Messager, à $500, 1	500 00
Conducteurs d'attelages, $400, 2	800 00
Aide-mécanicien, à $500, 1	500 00
Aumônier protest., arrérage d'appoint.	300 00
	44,216 64
Uniformes.	
Cuir à trepointe, 33½ lbs	10 05
Veau, 160 lbs	56 00

Uniformes—Fin.	$ cts.
P. de mouton teintes en bleu, 1 douz	5 50
Veau français, 167¾ lbs	218 08
Peaux d'agneau, 21	141 75
Peau de chevreau, 2 peaux	7 00
Cuir fendu, 104 lbs	14 56
Cuir à mocassin, 64 lbs	21 12
Vernis, 4 gallons	6 20
Noir animal, 3 lbs	2 55
Toile à doublure, 11 pièces	3 30
Soie tore, 83 bobines	69 40
Soie à coudre, 1 lb	8 00
Satinette, 886 vgs	372 12
Toile à goussets, 170½ vgs	59 68
Entre-deux, 144 vgs	100 80
Garniture à manches, 1,027½ vgs	226 05
Boutons, 40 grosses	114 90
Bordure, 9½ grosses	47 50
Serge bleue, 1,054¾ vgs	681 12
Pardessus, 4	0 80
Batiste, 322¼ vgs	61 23
Ouate, 1,080 vgs	27 00
Coton croisé, 49¼ vgs	10 84
Doublure en tweed, 90¾ vgs	136 13
Bonnets, 4	18 00
Ratine, 226¾ vgs	147 39
Doublure, 414½ vgs	41 46
Toile de Hollande, 101 vgs	17 17
Mitaines, 65 paires	99 13
Fil, 7 lbs	10 30
Elastique, 10 vgs	5 00
Grosse toile, 252¼ vgs	35 32
Batiste, 334¾ vgs	97 93
Agrafes et œillets, 13 grosses	1 71
Boucles, 12 grosses	3 60
Coton jaune, 56¼ vgs	5 63
Bordure, 6 grosses	3 90
Casques, 5½ douz	157 50
Agrafes, 1 boîte	1 50
Cimiers, 6 douz	18 00
Boutons en métal, 3 douz	4 50
Etoffe bleue, 30½ vgs	61 00
Coussins, 6 douz	4 50
Bandes de casquettes, 6 douz	2 75
	3,137 97
Rations.	
Bœuf, 77,094 lbs	5,782 08
Mouton, 4,048 lbs	303 63
Beurre, 1,567 lbs	313 40
Hareng, 21 barils	126 00
Tabac, 2141 lbs	1,027 68
Morue, 1,420 lbs	78 10
Sucre, 4,429 lbs	194 84
Mélasse, 938 galls	375 20
Lait, 173¼ galls	38 76
Farine, 825 brls	4,661 52
Vinaigre, 179 $\frac{80}{100}$ galls	44 95
Pois, 58½ boiss	58 50
Porc, 16,800 lbs	1,512 00
Clou de girofle, 15 lbs	6 00
Malt, 3 brls	25 95
Lard, 200 lbs	22 00
Houblon, 100 lbs	60 00
Farine d'avoine, 3,600 lbs	126 00
Poivre, 700 lbs	66 50
Extras pour Noël	97 98
Fèves, 55¼ boiss	110 50
Riz, 2,000 lbs	75 00
Pommes de terre, 255½ sacs	127 75
Epinette rouge, 30 cordes	127 50

N° 19.—Détails des dépenses pour l'année terminée le 30 juin 1892—*Suite.*

Rations—Fin.	$ cts.
Sel, 11,400 lbs	57 00
Thé, 214 lbs	53 50
Suif, 300 lbs	36 00
	15,508 07

Vêtements des détenus.

Cuir espagnol 4,021 lbs	844 41
Cuir à empeigne, 200 lbs	60 00
Buffle, 146 pds	18 98
Peau de mouton, 386 lbs	173 71
Marsouin, 23¼ lbs	46 50
Cuir à harnais, 106½ lbs	26 63
Fil, 128 lbs	80 55
Clous, 235 lbs	21 00
Œillets, 10 boîtes	3 00
Broquettes, 36 grosses	17 20
Aiguilles, 534 papiers	16 11
Cire, 40 lbs	7 28
Huile de pied de bœuf, 21 galls	27 95
Meule, 6 lbs	6 25
Chevilles, 3 sacs	3 00
Encre, 10 galls	5 00
Alènes, 8 boîtes	12 90
Soies de cochon, 1½ lbs	12 00
Manches d'alène, 12½ douz	9 98
Marteaux, 1 douz	5 00
Couteaux, 4 douz	9 00
Formes, 41 paires	12 30
Acide oxalique, 2 lbs	0 80
Crampons, 6 paires	7 50
Gomme adragante, 1 lb	1 15
Compas, ½ douz	1 00
Peau de veau, rouge, 150 lbs	112 50
Agrafes, 2 douz	2 00
Fil, 28 grosses	162 50
Boutons, 138 grosses	41 56
Coton jaune, 749¾ vgs	73 98
Ressorts, 12	0 52
Flanelle, 2,498 vgs	999 20
Pardessus, 49	9 20
Dés, 6 douz	0 60
Craie, 5 boîtes	3 50
Tissu pour détenus, 7,415¼ vgs	3,549 79
Peau de taupe, 1,039 vgs	467 56
Eponges, 4 douz	12 00
Encre indélébile, 36½ lbs	42 60
Chaussettes, 178 paires	35 60
Benzine, 1 gall	1 50
Chaussettes neuves, 1,006 paires	352 10
Bobines, 12	0 39
Levier, 1	0 77
Toile de Hollande, 308¾ vgs	52 49
Batiste, 360 vgs	68 40
Ciseaux, 4 paires	3 00
Grosse toile, 489⅜ vgs	67 31
Galon, 5 grosses	3 25
Huile à machine, 1 gall	3 50
Cuir, 109 lbs	32 70
Camphre, 1 boîte	1 69
Epingles, 25 papiers	0 95
Paroirs, 12	13 20
Râpes, 2 douz	6 00
Courroies d'émeri, 2 douz	3 25
Pierres à aiguiser, 1 douz	1 25
Poinçon, 1	1 25
Compas de cordonnier, 1	0 60
Tapesca	0 40
Epoussettes, 8½ douz	2 40
Galons-mesures, ½ douz	1 80
Navettes et bobines	7 72
Toile, 107½ vgs	24 73
Chapeaux de paille, 40 douz	36 00

Vêtements des détenus—Fin.	$ cts.
Coton croisé, 171½ vgs	53 37
Boucles, 9 grosses	9 20
Anneaux, 1 douz	0 95
Agrafes, ⅓ douz	0 33
Elastique, 523 vgs	41 84
Forme, 1	0 18
	7,734 83

Allocation de voyage.

1	détenu à	$ 5	5 00
55	do	7	385 00
43	do	8	344 00
6	do	9	54 00
4	do	10	40 00
2	do	12	24 00
1	do	14	14 00
1	do	15	15 00
			881 00

Vêtements des détenus élargis.

Buffle, 8¼ pieds	10 56
Cuir fendu, 187 lbs	56 10
Œillets, 7 boîtes	3 00
Formes, 12 paires	3 60
Flanelle, 1,329¼ vgs	398 78
Chapeaux, 15 douz	105 00
Cravates, 13 douz	22 75
Boutons, 10 grosses	32 10
Mouchoirs, 12 douz	10 80
Bretelles, 12 douz	18 00
Grosse toile, 150 vgs	21 00
Tweed, 811¼ vgs	527 31
Cire d'abeille, 5 lbs	3 25
Mitaines, 4 douz	36 00
Imitation de peau de mouton, 3 vgs	22 50
Coton, 117 vgs	11 70
Satinette, 133 vgs	55 86
Ouate, 360 vgs	9 00
	1,347 31

Literie.

Couvertures, 100 paires	360 00
Enveloppes, 10	2 00
Aiguilles, 1 douz	1 20
Denim, 492 vgs	83 64
Coton jaune, 120 vgs	12 00
Couvre-pieds, 1 douz	18 00
Ficelle, 42 douz	25 08
Guingamp, 638½ vgs	51 08
Toile, 1,222½ vgs	110 03
Coton à draps, 60½ vgs	48 40
	711 43

Inhumations.

Cierges, 40 lbs	14 80
Huile	8 50
	23 30

Chapelles.

Toile à nappe pour communion	21 25
Ouvrage fait à l'aiguille	1 30
Chandeliers, 1 paire	2 00
Epoussette, 1	2 75
Tapis, 18 vgs	14 10

N° 19.—DÉTAILS des dépenses pour l'année terminée le 30 juin 1892—*Suite.*

Chapelles—Fin.	$ cts.
Tapis de corde, 17 vgs	12 75
Vin de messe, ½ gall	0 90
Ostensoir, 1	141 00
Couronne	20 75
Soin de la chapelle	50 00
Orgue, 1	400 00
Scapulaires, 14 douz	8 40
Hosties, 220	1 30
Registre d'église, 1	2 25
Calice doré, 1	10 00
Appointements de l'organiste	100 00
	788 75
Bibliothèque.	
Livres, 299 vols	144 16
Cuir fendu, 5 peaux	7 00
Toile, 5 vgs	1 50
Bibles, 2	5 00
Abonnement aux journaux	18 00
	175 66
Evasions.	
Dépenses des employés	31 90
Infirmerie.	
Œufs, 39 douz	7 91
Sucre blanc, 70 lbs	3 80
Médicaments	531 59
Coton ouaté, 20 vgs	2 40
Biscuits, 1 boîte	0 30
Pommes, 1¼ sac	1 45
Miel, 9½ lbs	1 43
Alcool, 1 gall	3 75
Poulet, 1	0 35
Graine de lin, 25 lbs	1 13
Services d'un oculiste	53 55
Abonnement, "Math. Brief"	1 00
Pot et bassin	1 25
Verres, ½ douz	0 63
Lunettes, 2 douz	4 75
	615 29
Chauffage.	
Erable, 47 cordes	267 43
Bouleau, 50 cordes	292 50
Houille, $552\frac{545}{2240}$ tonn	3,833 09
Houille bitumineuse, $288\frac{1142}{2240}$ tonn	1,367 45
Charbon, $26\frac{160}{2240}$ tonn	140 79
Fontes, 86 lbs	5 16
Grilles, 3	6 25
Mica, 40 feuilles	8 00
Mèches, 2	0 14
Fourneau réparé	18 90
	5,939 71
Eclairage.	
Cheminées, 297½ douz	312 50
Lampes, 6	1 80
Bols, 6	1 08
Embouchures, 30 douz	17 20
Mèches, 63 bobines	32 50
Pétrole, $4,298\frac{91}{100}$ galls	720 08
Brûleurs, 64 douz	52 60
	1,137 76
Réparations aux bâtisses.	
Vitres, 11	2 06
Ocre, 515 lbs	13 25
Pommade magique, 48 douz	52 80

Réparations aux bâtisses—Suite.	$ cts.
Creuset, 1	4 50
Robinet, 1	1 25
7 grosses de boutons en cuivre	2 30
Brosses, 10 douz	8 65
Crayons de charpentier, 3 douz	1 85
Fers à cheval, 3 barils	16 95
Chaînes	0 50
Tapis, 40¾ vgs	45 50
Eponges, 2	0 40
Pelotons de corde, 2	0 30
Bran de scie	4 58
Boîtes à essieu, 6 paires	12 00
6 boîtes de ferblanc	36 00
Bois de service, 2,266 pds	266 40
Chevilles et tarauds, 3,170	53 88
Boutons de porte, 2	1 20
Papier d'émeri, 10 mains	7 00
Roues de camion, 8	3 60
Machine à border, 1	23 70
Zinc, 404¼ lbs 1	70 88
Fer, 3,236¾ lbs	196 04
Clous de fers à cheval, 50 lbs	5 00
Tampons, 7	2 20
Peinture, 740 lbs	90 55
Rivets, 20 lbs	6 00
Toile métallique à tamis, 2 lbs	0 90
Œillets, 4 douz	0 40
Douilles de fouets, ½ douz	3 00
Balance réparée, 1	10 25
Inspection des poids et mesures	8 90
Goudron camphré, 5 boîtes	0 75
Miroirs, 10 douz	17 50
Jonc, 13 pds	0 25
Vernis et laque, 65 galls	178 70
Rondelles, 15 lbs	1 80
Marteaux, 2	1 25
Racines, 20 lbs	9 00
Vis, 50 grosses	15 33
Trappes à rats, 2	1 50
Clous, 202 lbs	16 66
Suif, 300 lbs	36 00
Plane, 1	1 10
Racloirs, 2	0 50
Tilleul, 2,717 pds	61 15
Bouleau, 716 pds	21 48
Noyer tendre, 799 pds	39 09
Soies de cochon, 10 lbs	37 50
Lanternes de voiture	13 50
Limes, 17¼ douz	48 60
Mica, 25 feuilles	2 50
Papier sablé, 49 rames	12 35
Outils de carrossier	50 00
Tôle, 5 boîtes	15 50
Essieux, 2	1 35
Fil métallique, 15½ lbs	1 86
Lame, 1	0 30
Acier, 362 lbs	11 04
Cuir, 220 pds	42 08
Essieux, 2½ douz	5 40
Scies, 2	3 75
Pierre ponce, 8 lbs	1 70
Haches, 4	4 50
Viroles de traîneaux, 4	0 80
Haches d'acier assorties	18 00
Huile crue, 49½ galls	29 87
Couteau à mastic, 1	0 50
Drains, 60	55 03
Crics, 3	27 00
Crin, 290 lbs	57 95
Machine à broyer la peinture, 1	6 50
Spatule à peinture	0 85
Drap à voiture, 5¼ vgs	19 69
Ficelle à lier, 36 vgs	1 80
Etaux, 2	15 00

N° 19.—DÉTAILS des dépenses pour l'année terminée le 30 juin 1892—*Suite.*

Réparations aux bâtisses—Suite.	$ cts.
Pinceaux, 9	4 05
Cimolie, 6 lbs	0 60
Fibre, 15 lbs	6 00
Ficelle et corde, 4 pelotes	0 73
Pointes, 8 paires	3 30
Remplissage, 32 lbs	4 80
Feutre, $\frac{1}{8}$ vg	0 92
Drap vert, $23\frac{1}{6}$ vgs	63 71
Galon, $1\frac{1}{4}$ grosse	7 60
Coussinets, 4	1 65
Réparation du toit	7 82
Chlorure de chaux, 215 lbs	17 20
Charbon de bois, 3 brls	3 00
Broquettes, 4 grosses	5 96
Pentures, 1 paire	0 25
Fil de laiton, 1 paquet	0 10
Equerre	0 90
Peau crue, 39 pds	5 27
Rabots à double fer, 3	1 95
Carton, 2 feuilles	0 20
Poêle à souder, 1	6 25
Oreillons de seau, 240 paires	9 60
Acide muriatique, 2 bouteilles	5 00
Courroie de cuir, 1	3 00
Tenailles, 2 paires	1 20
Craie, 305 lbs	1 53
Ressorts, 120 lbs	8 16
Ciseaux, 2 paires	7 00
Planes	2 55
Réparations au laminoir	6 50
Crochets, 4	1 70
Vilebrequins, 2	4 25
Moyeu et raies	30 00
Toile, 17 verges	8 60
Ferrures, 5 lbs	0 40
Orme, 724 pds	22 32
Vis à machine	1 50
Balais, 26 douz	10 40
Sable d'Albany, 1 brl	2 50
Compas, 1	0 90
Ciseaux, 3	3 25
Pentures, 8	4 80
Colle, 220 lbs	37 50
Borax, 473 lbs	29 94
Machine à mortaiser, 1	46 00
Forets, 8	3 75
Mèches à percer, 5 douz	4 80
Fil métallique, $260\frac{10}{16}$ lbs	14 74
Serrures, 3 douz	6 25
Machine à plier, 1	26 00
Tampico, 15 lbs	3 75
Rabots en fer, 2	6 75
Coupe-papier, 1	50 00
Perches courbées	2 90
Papier à tenture	8 00
Caoutchouc, 27 lbs	23 67
Soie, 1 pelote	0 25
Guides, 3 paires	5 25
Mousseline, 3 vgs	2 50
Caoutchouc à tablier, 15 vgs	12 00
Boucles, 6 douz	3 80
Pièces de fonte, 5	5 11
Huile à horloge	0 25
	2,409 80
Entretien des machines.	
Térébenthine, $41\frac{1}{2}$ galls	24 90
Suif, 300 lbs	36 00
Huile, 6 galls	8 50
Brique à couteaux, 1 douz	6 00
Pommade magique, 12 douz	13 20
	88 60

Salle d'armes.	$ cts.
Soin des armes	49 92
Réparer un revolver	1 00
Cartouches	46 30
	97 22
Cuisine.	
Mine de plomb, 3 douz	6 00
Savon, 3,087 lbs	197 65
Balais, 36 douz	90 00
Lessive concentrée, 48 douz	26 40
Caustique, 775 lbs	31 00
Petits balais, $\frac{1}{4}$ douz	1 50
Pierre bleue, 8 lbs	1 90
Peignes, 17 douz	10 10
Rasoirs, $\frac{1}{2}$ douz	3 50
Essuie-mains, $\frac{1}{2}$ douz	2 00
Tasses et soucoupes, 3 douz	2 40
Plats, 2	1 20
Pearline, 3 boîtes	18 00
Fourchettes et couteaux, 36 douz	25 20
Cuillers, 12 douz	1 20
	418 05
Papeterie et imprimeur de la reine.	
Boîtes d'emballage	1 00
Bureau de la papeterie	263 39
Bureau de l'imprimeur de la reine	34 77
	299 16
Ferme.	
Vert de Paris, 162 lbs	32 40
Fourches, $7\frac{1}{2}$ douz	20 15
Manches de fourche, 1 douz	1 80
Pierres à faulx, 6	0 60
Plâtre, 5 brls	18 20
Ciment, 3 brls	4 50
Drains, 200	186 82
Faucheuses réparées, 3	31 25
Dents, 6	2 10
Pièces de rechange, 6	0 72
Divers	4 75
Fumier	203 35
Fil métallique à clôture, 950 lbs	46 25
Crampes, 100 lbs	5 50
Manches de râteaux, $\frac{1}{2}$ douz	0 60
Bêches et pelles	29 25
Bois, 827 pds	13 39
Grain moulu, 2 tonnes	53 00
Putz, $3\frac{1}{4}$ douz	1 30
Trèfle, 5 boiss	11 00
Semence	58 14
Sarrasin, 1 sac	1 25
Pois, 6 boiss	6 00
Pommes de terre, 30 sacs	18 00
Ellébore, 2 lbs	0 80
Réparer un râteau	9 45
	760 57
Etables.	
Son, 8,020 lbs	60 16
Paille, 4,877 bottes	146 31
Avoine, $815\frac{1}{4}$ sacs	815 25
Ferrage de chevaux	51 14
Sel, 203 lbs	1 30
Eponges, 2 douz	17 70
Selles réparées, 10	14 00
Feutre, 2 vgs	10 00
Essieu réparé, 1	1 50
Brosses, 1 douz	9 00
Savon liquide, 35 lbs	5 25

N° 19.—DÉTAILS des dépenses pour l'année expirée le 30 juin 1892—*Fin.*

Etables—Suite.	$ cts.
Anneaux de selle en cuivre, 3½ douz.	4 45
Savon de Castille, 5½ lbs.	0 83
Papier goudronné, 6 vgs	0 24
Foin, 4,100 bottes	328 00
Services de vétérinaire et médicaments	46 18
Essieux de charrettes, 4	28 00
Selle, 1	4 00
Petite balance, 1	1 50
Roues de voitures réparées, 2	1 50
Colliers réparés, 4	6 00
Vernis à harnais, 1 douz.	2 00
Bottes en caoutchouc, 1 paire	1 00
Guides	0 90
Alcool, 1 1/15 gall.	4 00
Clochettes, 1 douz.	2 25
Ressort réparé	0 50
Agrafe, 1	0 35
Harnais réparé	7 85
Tapis, 3 vgs	3 30
Camphre	0 45
Nitre	0 10
Tondre 2 chevaux	1 50
Attelles, 4 paires	10 25
Ciseaux, 1 paire	1 00
Lanternes argentées	6 25
Douilles de fouets, 2	0 80
Tourteaux, 75 lbs	3 75
Fouet, 1	1 50
Corde, 3 paquets	0 36
Graine de lin, 30 lbs	1 49

Etables—Fin.	$ cts.
Traits, 1 paire	0 70
Pommade magique, 1 douz.	1 10
Fausse-botte	2 50
	1,606 21
Divers.	
Téléphone	5 80
Télégrammes	11 32
Frais de port	55 37
Fret	83 59
Frais de mesageries	27 50
Annonces	168 36
	351 94
Frais de voyages.	
J. Leblanc	95 95
G. B. Lamarche	47 25
E. Kenny	4 95
G. S. Malépart	48 75
Tél. Ouimet	17 50
J. Cloutier	1 20
Thos. McCarthy	2 00
T. Lesage	0 20
	217 80
Transferts.	
Un détenu à Kingston	32 95
Grand total	88,553 74

TÉLESPHORE OUIMET,
Préfet.

G. S. MALÉPART,
Comptable.

N° 20.

ÉTAT des frais d'entretien du pénitencier de Saint-Vincent de Paul pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

	$ cts.	$ cts.
Dépenses pour l'année terminée le 30 juin 1892, y compris le matériel en main le 30 juin 1891		87,147 71
Av.		
Revenu pour l'année		1,230 02
		85,917 69
Allocation lors de la libération	881 00	
Vêtements do	1,123 87	
Transfert de détenus	32 95	
Entretien des machines	59 60	
Réparations aux bâtisses	2,429 33	
		4,526 75
		81,390 94
Travail des détenus	51,081 50	
Travail des chevaux pour ferme et pénitencier	3,950 00	
		55,031 50
		26,359 44

Nombre moyen des détenus	353
Coût moyen par tête pour entretien	$ 230 56⅞
Coût annuel de chaque détenu, après déduction de la valeur du travail	72 67¼
Ou coût par jour de chaque détenu	0 20⅕

TÉLESPHORE OUIMET,
Préfet.

G. S. MALÉPART
Comptable.

N° 21.

DT. BILAN du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, le 30 juin 1891-92. AV.

	$ cts.		$ cts.
Edifices, terrain, etc	769,725 00	Balance	881,018 00
Ferme	1,791 25		
Tailleurs	4,608 28		
Cordonniers	748 82		
Briqueterie	853 00		
Ferblantier	357 15		
Hôpital	1,212 71		
Charpentiers	3,354 74		
Salle d'armes	1,860 25		
Logement du sous-préfet	302 00		
Chapelle protestante	1,184 15		
Garde-magasin	118 20		
Reliure	35 53		
Bibliothèque catholique	446 30		
Ecole	258 70		
Forgerons	1,992 90		
Boulangerie	815 73		
Chapelle catholique	7,208 80		
Ecuries	5,172 00		
Logement du préfet	638 10		
Bibliothèque protestante	323 75		
Mécanicien	50,208 35		
Econome	23,801 82		
Mobilier de bureau	1,037 79		
Tailleurs de pierre	2,962 68		
	881,018 00		881,018 00
Balance	881,018 00		

G. S. MALÉPART,
Comptable.

TÉLESPHORE OUIMET,
Préfet.

N° 22.

ÉTAT indiquant le nombre de jours de travail dans chaque département du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, exercice de 1891–92.

Départements.	Jours.	Prix.	Montant.
		cts.	$ cts.
Tailleurs de pierre, maçons et terrassiers	21,103	50	10,551 50
Charpentiers	7,873	50	3,936 50
Cordonniers	6,932	50	3,466 00
Tailleurs	12,027	50	6,013 50
Ferblantiers	1,722½	50	861 25
Forgerons	4,258	50	2,129 00
Econome	23,710	50	11,855 00
Boulangerie	1,209½	50	604 75
Mécanicien	304	50	152 00
Casseurs de pierre, cour à bois et divers travaux	4,863	50	2,431 50
Mur d'enceinte	7,307	50	3,653 50
Ferme, jardin et étables	8,664	50	4,332 00
Infirmiers	1,095	50	547 50
Chapelles et bibliothèques	1,095	50	547 50
			51,081 50

TÉLESPHORE OUIMET,
Préfet.

G. S. MALÉPART,
Comptable.

N° 23.

La ferme en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'année 1891–1892.

Détails.	Prix.	Montant.	Détails.	Prix.	Montant.
Dt.	$ cts.	$ cts.	Av.	$ cts.	$ cts.
Instruments aratoires, grain de semence, outils et clôturage...	.....	760 57	3,600 boiss. de pommes de terre.	0 50	1,800 00
6,536 journées de détenus.....	.....	3,268 00	600 do grain	0 50	300 00
1,200 do chevaux	.....	600 00	700 do navets	0 40	280 00
Salaire d'un gardien.	.....	600 00	300 do betteraves.....	0 40	120 00
do de deux gardes..	500 00	1,000 00	250 do panais.....	0 40	100 00
de d'un fermier instructeur.	.....	700 00	500 do carottes.....	0 40	200 00
			200 do tomates.....	0 80	160 00
			180 do oignons	1 00	180 00
			800 do mangel-wurzel..	0 30	240 00
			30 paniers de concombres ...	0 60	18 00
			1,400 choux	0 04	560 00
			5,000 céleri.....	0 04	200 00
			8,586 lbs de lard.....	0 07	601 02
			4,000 bottes de foin.....	0 08	320 00
			4,000 do paille.....	0 04	160 00
			1,000 do poireau.....	0 08	80 00
			500 charges de fumier	.....	122 00
			Légumes hâtifs.....	.....	200 00
			Chalands.....	.....	127 67
			Balance.....	.....	1,159 88
		6,928 57			6,928 57

TÉLESPHORE OUIMET,
Prefet.

Ed. Kenny,
Instituteur d'agriculture.

G. S. Malépart,
Comptable.

N° 24.

Sommaire des biens-fonds du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, 30 juin 1891-1892.

	$ cts.
Bâtisses du pénitencier, terrains, etc.....	620,625 00
Maison du préfet et dépendances.....	12,000 00
do de brique do	1,500 00
Aqueduc, égouts et accessoires	10,500 00
Maison de pierre et dépendances.....	1,000 00
Murs et tours de la prison.....	7,500 00
Pont.....	1,500 00
Terrain de 8 maisons	10,000 00
Hangars de brique et maisonnettes pour gardiens de nuit.....	1,000 00
Deux fourneaux à chaux.....	600 00
Wagons et matériel roulant.....	19,000 00
Drainage.....	25,000 00
Mur neuf.....	60,000 00
	769,725 00

G. S. Malépart,
Comptable.

TÉLESPHORE OUIMET,
Préfet.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER.

N° 1.

RAPPORT ANNUEL DU PRÉFET POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1892.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER, 1er juillet 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel, accompagné des états nécessaires, sur le pénitencier de Dorchester, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892. Le 30 juin 1892, il y avait au pénitencier 169 détenus; depuis il est arrivé 72 hommes et 4 femmes, soit un total de 245. Dans le cours de l'exercice 69 hommes ont été libérés et 4 femmes ont été transférées au pénitencier de Kingston, soit un total de 73; il s'en suit donc qu'il restait au pénitencier à minuit le 30 juin 1892, 172 prisonniers, soit 3 de plus qu'à l'exercice précédent. La moyenne quotidienne dans le cours de l'exercice a été de 170, ou 5 de moins qu'à l'exercice précédent.

Nos dépenses pendant l'exercice ont été de $13,464.94, laissant un solde de $147.44.

Le foin des marécages a presque complètement manqué, ce qui en a nécessité l'achat d'une quantité considérable. Depuis plusieurs années les marécages manquent, et d'après les renseignements que j'ai pu recueillir j'en suis venu à la conclusion qu'il était nécessaire de les faire inonder par la marée. J'obtins le consentement de tous les propriétaires des marécages, parmi lesquels se trouve notre part, pour ouvrir les barrages et pratiquer dans la levée des ouvertures suffisantes pour permettre à la marée de s'introduire sur le terrain. Ces ouvertures furent pratiquées au mois de novembre et on les laissa ouvertes jusqu'au milieu de juin. La marée a déposé sur le marécage une bonne quantité de vase qui, je l'espère, produira de bons résultat d'ici à quelques années; naturellement je ne m'attends pas à avoir beaucoup de foin cette année.

On a dû, l'année dernière, acheter l'épinette dont on a besoin pour la fabrication des tinettes, au lieu de prendre ce bois sur notre propriété comme autrefois, vu qu'il est épuisé.

On a minutieusement examiné et réparé le grand réservoir de la même manière que le petit réservoir il y a deux ans.

On a agrandi et améliorer d'autre manière les ateliers des tailleurs et des cordonniers; ils offrent maintenant tous les moyens de logement requis. J'ai construit la nouvelle carrosserie dont vous avez autorisé l'érection lors de votre dernière visite. On est à réparer la buanderie en érigeant un mur de brique en arrière et sur un côté des cuves à une couple de pieds plus haut que celles-ci, la cloison ou bois étant devenu pourrie. J'ai fait faire les plafonds en planches de pin; la vapeur qui s'échappe de l'eau lorsqu'on fait la lessive détruit constamment le plâtre, et on a posé un plancher en ciment, car celui qui existait avant n'a pas été convenablement fait en premier lieu.

Le ministre ayant approuvé et autorisé la construction d'une cuisine et d'un hangar à bois à toutes les maisons occupées par les fonctionnaires, semblables à celui que j'ai construit l'année dernière et que vous avez approuvé, je les ferai construire aussi vite que je pourrai en en érigeant un ou deux chaque année.

J'ai fait construire une clôture en fascines autour de la partie de notre terre qui est en désert et que j'ai convertie en pâturage pour nos jeunes animaux. Un certain nombre de prisonniers travaillent à en défricher la partie où l'on cultivera des légumes.

La rouille s'est attaquée à nos pommes de terre au mois d'août, avant leur maturité, et il en a pourri une grande quantité dans la cave pendant l'hiver ; sans cela nous en aurions eu suffisamment pour notre consommation.

L'été dernier nous avons perdu une belle jument poulinière dans le pâturage du marais.

Robert Welsh, jeune garçon de 14 ans, qui purgeait une sentence de 7 ans pour homicide, est mort de consomption le 11 janvier dernier. J'appris que la veille de sa mort il avait manifesté le désir d'être enterré à côté de sa mère à Truro. J'expédiai le cadavre à Truro et télégraphiai à un ami de l'endroit pour faire exécuter le désir du pauvre enfant.

La conduite des prisonniers a été très bonne.

Le gardien Samuel Barnes a été mis à la pension pour cause de mauvaise santé continuelle. John Macdougall, conducteur d'attelages, a été promu à la position de gardien, et Thomas F. Gillespie a été nommé conducteur d'attelages.

J'éprouve beaucoup de plaisir à dire que le service des aumôniers a été très satisfaisant, et je sais qu'ils font une œuvre excellente. A ce sujet il n'est peut-être pas hors de propos pour moi d'indiquer ici les occasions que les prisonniers ont dans ce pénitencier pour se réformer.

Il y a deux aumôniers, un protestant et un catholique romain. En sus des services du dimanche ces messieurs font le catéchisme une fois par semaine, donnent des instructions religieuses deux fois par semaine, et ont des répétitions du chœur une fois. Les aumôniers visitent régulièrement les malades. Il y a une bibliothèque générale et deux bibliothèques religieuses. On permet de recevoir des revues et d'autres bons livres utiles ; il se fait une heure de classe tous les jours de la semaine, et cette classe est bien suivie, pour enseigner ceux qui n'ont pas eu le bonheur de l'instruction avant de venir ici. Il est entré ici des jeunes gens et des hommes de l'âge mûr qui ne savaient ni lire ni écrire et qui pouvaient le faire à leur sortie. Chaque prisonnier a une lampe dans sa cellule jusqu'à neuf heures et demie le soir, ce qui leur donne amplement le temps d'étudier leurs leçons et de lire. Il y a huit instructeurs de métiers et on enseigne des métiers à un aussi grand nombre que possible. On exerce autant de soins et d'attention pour l'éducation morale et religieuse des détenus que les parents le font ordinairement à l'égard de leurs enfants. En somme, je crois que les moyens de réformes qui existent ici peuvent rivaliser avec ceux qu'offrent les maisons de réforme.

Nous avons reçu des sujets qui avaient été élevés dans des orphelinats, des écoles religieuses et des maisons de réforme, qui, à leur arrivée ici quelques semaines à peine après leur sortie de ces institutions, étaient d'aussi mauvais garnements que la généralité de ceux qui nous arrivent. Nous ne devons donc pas nous décourager lorsqu'il en revient pour la seconde ou la troisième fois.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN B. FORSTER,
Préfet.

A M. J. G. MOYLAN.
Inspecteur des pénitenciers.

N° 2.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER.

Cout par tête des détenus pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Moyenne quotidienne, 170.

—	Déboursés en 1891-92.	Déduire le matériel disponible le 30 juin 1892.	Dépense nette en 1891-92.	Ajouter le matériel disponible le 30 juin 1891.	Coût réel en 1891-92.	Coût par tête.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Appointements	24,820 53	.....	.....	.....	24,820 53	144 24¾
Gratification de retraite	617 96	.....	.....	.....	617 96	3 63½
Uniformes	1,104 05	430 17	673 88	314 47	988 35	5 81¾
Rations	5,895 28	406 14	5,489 14	1,148 96	6,638 10	39 05¼
Vêtements de détenus	1,840 67	869 44	971 23	823 40	1,794 63	10 55½
do do élargis	649 21	107 82	541 39	42 46	583 85	3 44½
Allocations de voyage	516 00	.....	.....	.....	516 00	3 01
Literie	371 47	191 44	180 03	23 62	203 65	1 20
Inhumations	7 72	.....	.....	.....	7 72	0 04½
Chapelle	155 15	.....	.....	.....	155 15	0 91¼
Bibliothèques	66 92	.....	.....	.....	66 92	0 39½
Evasions	35 88	.....	.....	.....	35 88	0 21
Infirmerie	342 46	69 15	273 31	106 70	380 01	2 24
Transfert de détenus	250 75	.....	.....	.....	250 75	1 47½
Chauffage	444 35	.....	.....	350 00	794 35	4 67
Eclairage	314 72	28 72	286 00	24 23	310 23	1 82½
Réparer les bâtiments	280 66	.....	.....	.....	280 66	1 65
Entretien des machines	464 29	.....	.....	.....	464 29	2 73
Cuisine	261 03	.....	.....	.....	261 03	1 54
Papeterie	100 81	.....	.....	.....	100 81	0 59¼
Imprimeur de la reine	54 40	.....	.....	.....	54 40	0 32
Ferme et étables	1,965 99	.....	.....	.....	1,965 99	11 56½
Télégrammes	15 27	.....	.....	.....	15 27	0 09
Frais de port	82 28	.....	.....	.....	82 28	0 48½
Fret	244 94	.....	.....	.....	244 94	1 44
Frais de messagerie	14 65	.....	.....	.....	14 65	0 08¾
Annonces	68 79	.....	.....	.....	68 79	0 40½
Intérêt	54 25	.....	.....	.....	54 25	0 32
Téléphone	20 00	.....	.....	.....	20 00	0 12
Logement des officiers	26 00	.....	.....	.....	26 00	0 15
Fournitures de bureau	63 90	.....	.....	.....	63 90	0 37¾
Frais de voyages	27 11	.....	.....	.....	27 11	0 16
Industries	2,287 45	1,896 92	390 53	2,613 76	3,004 29	17 67¼
	43,464 94	3,999 80	8,805 51	5,447 60	44,912 74	262 44

Recettes au 30 juin 1892 ..... $ 2,836 55

Coût par tête ..... $ 264 19
Déduction pour le revenu 16 69

Coût réel par tête ..... $ 247 50

JOHN B. FORSTER,
Préfet.

JOHN A. GRAY,
Comptable.

N° 3.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER, 1er juillet 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport en ma qualité d'aumônier protestant du pénitencier de Dorchester pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

À cette date il y avait 126 détenus, contre 117 à la date correspondante de 1891 et contre 119 au 30 juin 1890. Je regrette d'ajouter que ces chiffres accusent une augmentation de 5 p. 100 sur toute année précédente.

Je n'ai qu'à répéter le vieil adage que la "routine de chaque jour nous apporte sa tâche facile", à l'exception de quelques faits extraordinaires qui viennent faire distinguer un jour où une année de l'autre. Et cependant il est de première importance que les services publics, les sermons, les instructions et les avis particuliers sans cesse réitérés retiennent l'esprit et la vigueur pour leur donner effet.

L'attention volontaire, à part la présence obligatoire des prisonniers pendant le service divin, comme je l'ai dit déjà plus d'une fois, en substance du moins, laisse peu à désirer sur ce point; tandis que d'un autre côté une véritable infraction à la bonne tenue est une chose complètement inconnue.

Je ne suis pas tout aussi satisfait de la partie musicale du service que je le voudrais, vu que nous avons de fréquentes répétitions du chœur, mais ceci provient du fait fréquent que des hommes qui ont été en partie dressés partent et qu'ils sont remplacés par des détenus non dressés. Mais à tout prendre, avec les éléments que nous avons, nous faisons ce que nous pouvons.

Je suis heureux de pouvoir dire que parler de la bibliothèque générale équivaut à dire quelle est tout aussi satisfaisante pour mon collègue aumônier que pour moi-même; et que sous la direction de M. Gray ce service est en meilleur état et fonctionne mieux que jamais.

La même remarque doit se faire relativement à l'école, dont le travail est très bon. Depuis que M. Gray a pris la direction de l'école en 1889 le nombre des détenus qui la fréquentent a toujours augmenté. A cette époque le nombre des élèves était en moyenne de 39·25, tandis que pour l'exercice qui vient d'expirer il est de 52·9; la discipline de l'école est parfaite; les élèves portent beaucoup d'intérêt véritable à leurs travaux, et manifestent un réel désir d'apprendre, ce qui fait qu'on peut en conclure jusqu'à un certain point qu'ils désirent se réformer.

La nomination d'une commission royale chargée de s'enquérir du trafic des boissons m'a engagé à me rendre compte d'après les données à ma disposition de la proportion de détenus qui attribuent à la boisson la cause de leurs crimes. Je constatai que la proportion était d'une petite fraction au delà de 41 p. 100. Ceci est moins qu'on ne le suppose généralement dans le public; mais même avec cette proportion nous constatons que des hommes, à leur sortie du pénitencier, modifient fréquemment cette déclaration et y attribuent une autre cause.

Un détenu confié à mes soins spirituels est mort pendant l'année. Quelque temps avant sa mort il a exprimé du repentir envers Dieu et professé de la foi en Notre-Seigneur Jesus-Christ, et je le baptisai; et sur sa propre demande pressante je lui donnai la sainte communion, à son grand contentement.

Je suis toujours redevable envers tous les fonctionnaires, depuis le préfet jusqu'au dernier des subalternes, pour la courtoisie et l'empressement avec lesquels ils me prêtent leur concours lorsque j'ai besoin de leur aide.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. ROY. CAMPBELL,
Aumônier protestant.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 4.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE ROMAIN.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER, 1er septembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin 1892, date à laquelle il y avait sur mon registre les noms de 52 détenus, contre 51 l'année dernière. Sur ce nombre 13 se préparent pour leur première communion; 5 n'ont pas encore été baptisés, mais ils suivent un cours, d'instruction. Dans le cours de l'année 5 ont été admis pour la première fois au sacrement de la Sainte Eucharistie et 2 au baptême. 29 suivent des catéchismes toutes les semaines, et sur ce nombre il y en a 6 qui savent lire. Il m'a fallu prendre 1 heure par semaine pour les instruire. Ces chiffres font voir que la grande partie des détenus ont besoin d'instruction religieuse, dont l'absence les a conduits ici pour la plupart.

Lorsque la somme de bien à faire est si grande et qu'en même temps les circonstances sont si favorables, il n'est pas surprenant qu'un pasteur d'âmes exprime la satisfaction et la consolation qu'il éprouve à pourvoir à ces besoins. Dans mon dernier rapport j'ai parlé de ces sentiments et je le répète ici. Plus je reste dans ce champ de travail, plus j'aime mon œuvre et plus j'aime les hommes confiés à mes soins. Naturellement j'éprouverais trop de réjouissance si je pouvais dire que tous se réforment ou que tous travaillent dans ce sens; tout de même j'éprouve un véritable plaisir de ce qu'il y en a qui le font. D'autres s'amendent jusqu'à un certain point, ce qui est un pas réel vers une conversion plus complète, tandis que quelques-uns restent sourds à la voix de Dieu et rebelles à sa grâce divine. Dans le cours de l'année dernière j'ai reçu des nouvelles de 4 ou 5 détenus qui m'ont écrit après leur sortie du pénitencier qu'ils avaient obtenu du travail, qu'ils se tenaient éloignés des mauvaises compagnies, qu'ils avaient pris de bonnes habitudes et qu'ils étaient heureux. Ils exprimaient de plus leur gratitude envers ceux qui avaient contribué à diriger leurs pas dans le sentier du bien.

A la chapelle, au catéchisme, et partout où j'ai l'occasion de rencontrer les détenus, je dois dire en justice que la conduite de chacun d'eux est très louable. Leur attention et leur tenue générale pendant la messe et les instructions publiques sont dignes d'éloge, leur maintien est animé d'un sentiment plutôt filial que servile.

Le chœur, je suis heureux de le dire, devient de plus en plus fort et exécute tous les dimanches les divers chants du service divin d'une façon admirable et édifiante. Ce n'est pas surprenant, car organiste et chanteurs sont infatigables dans les efforts qu'ils font pour obtenir ce résultat par de longues et d'attentives répétitions. Je ne puis ici m'empêcher de vous présenter, M. l'inspecteur, mes remercîments pour les efforts que vous faites, dans votre rapport de l'année dernière encore, dans le but de faire valoir fortement les justes titres des différents organistes à une augmentation de traitement. Les bibliothèques continuent d'être bien administrées et les livres sont régulièrement distribués. On m'a fait comprendre que le préfet doit demander un crédit spécial pour mettre dans la bibliothèque générale des livres choisis conjointement par lui-même et les aumôniers; et ce sera j'en suis sûr une dépense profitable et nécessaire. Tous les ans j'ajoute quelques volumes à la bibliothèque catholique.

En terminant nous devons tous vous remercier, M. l'inspecteur, pour votre zèle infatigable à trouver des moyens judicieux pour réformer les criminels, comme le prouve amplement votre rapport de l'année dernière. Certaines suggestions que vous y faites ont fait sur moi une impression très favorable, et si elles étaient mises en pratique elles réaliseraient assurément le but qu'on se propose. D'un autre côté je ne puis passer sous silence ce que vous-même avez appelé une très bonne suggestion, que contient le rapport de l'aumônier protestant de Kingston lorsqu'il dit: "Tout détenu devrait recevoir le prix que vaut réellement son travail; et les dépenses de l'institution devraient être portées contre ce prix à un juste taux *per capita.* Cela aurait pour effet d'intéresser personnellement chaque homme à empêcher le gaspillage soit des aliments ou du matériel; chaque femme, enfant, mère ou autre personne dépendant d'un détenu aurait droit au surplus du gain de ce détenu, qui resterait

après telle déduction des dépenses, l'étendue du droit devant être déterminée par les circonstances en chaque cas; et tout autre surplus devrait être également divisé entre le gouvernement et le détenu lui-même. J'espérerais plusieurs résultats désirables d'un tel arrangement." Moralement parlant j'oserais dire que ce plan, s'il était mis à exécution, aurait un effet très salutaire sur la plupart des détenus.

Je ne puis oublier la civilité et les égards que n'ont cessé d'avoir les fonctionnaires envers moi, et en parler ici c'est dire toute la haute idée que j'en ai.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. D. CORMIER, prêtre,
Aumônier catholique.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des penitenciers.

N° 5

RAPPORT DU MÉDECIN.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER, 30 septembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

L'état sanitaire de l'institution est dans les mêmes bonnes conditions qui ont toujours existé depuis l'ouverture de l'établissement il y a douze ans; la propreté, la bonne ventilation et une température convenable sont les principaux traits caractéristiques.

L'agrandisement de l'atelier des cordonniers et de l'atelier des tailleurs est une amélioration très satisfaisante au point de vue de la santé; et elle offre toutes les meilleures facilités pour le travail; car il y a de l'espace et de la lumière.

L'approvisionnement de l'eau continue d'être abondant, elle est fournie en ample quantité pour tous les besoins du pénitencier ainsi que pour les besoins des cottages des fonctionnaires. Les détenus ont été en grande partie employés à travailler sur la ferme et d'autres à l'exécution de travaux à l'extérieur, ce qui contribue à les tenir en bonne santé. L'expérience m'enseigne qu'il n'y a rien de plus propre à la santé et au contentement des détenus qu'un travail journalier systématique et modéré; traiter avec justice et bonté les industrieux et punir promptement les négligents. Le paresseux est invariablement celui qui se plaint le plus et l'oisiveté est de nature à dépraver même un homme bon.

Le nombre de prisonniers admis cette année a été plus considérable qu'à toute autre année antérieure, soit 72 hommes et 4 femmes. L'état physique de ceux qui sont arrivés n'était pas aussi bon que l'état de ceux qu'on a reçus l'année dernière; il est entré 9 jeunes garcons âgés de 16 ans et moins; 7 de 40 à 60 ans et 2 de plus de 60 ans. Nous avons terminé la liste des nouveaux arrivés cette année par 2 petits sauvages de la tribu des Micmacs, âgés respectivement de 10 et 11 ans. Un grand nombre de ces nouveaux détenus souffraient de syphilis et d'autres maladies de ce genre à leur entrée.

L'état physique général des détenus a été satisfaisant toute l'année. Le nombre de ceux qui ont été envoyés à l'infirmerie est de 23; il en est mort 1 de consomption. Les demandes de consultation et de traitement se sont élevées à 2,874. Au nombre de ceux qui ont fait ces demandes il se trouvait un nombre considérable de détenus qui souffraient d'une indisposition légère, mais qui n'étaient pas assez malades pour me justifier de les mettre à l'infirmerie, et qui avaient cependant besoin d'un traitement. Nous n'avons pas eu de maladies contagieuses et il n'est pas survenu d'accidents graves.

Ci-joint les tableaux qui indiquent les cas traités dans les cellules et à l'infirmerie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ROBERT MITCHELL, M. D.,
Médecin.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

Cas traités dans les cellules du pénitencier de Dorchester pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Maladies.	Sous trait. au comm. de l'exerc.	Admis.	Sortis.	Restant, fin de l'exercice.	Maladies.	Sous trait. au comm. de l'exerc.	Admis.	Sortis.	Restant, fin de l'exercice.
Abscès	1	17	18	.....	Influenza (la grippe)	.....	1	1	.....
Anasarca	.....	1	1	.....	Lèpre	.....	4	4	.....
Asthme	1	.....	.....	1	Glandes	.....	4	4	.....
Furoncles	.....	2	2	.....	Lenteur à se rétablir	.....	1	.....	1
Contusions	.....	3	3	.....	Ophthalmie	.....	11	11	.....
Catarrhe	1	1	2	.....	Orchite	.....	3	3	.....
Rhumes	.....	18	18	.....	Phthisie	2	5	6	1
Constipation	3	25	28	.....	Psoriasis	1	5	6	.....
Céphalalgie	.....	4	4	.....	Polypus	.....	1	1	.....
Dysenterie	.....	16	16	.....	Pyrose	.....	9	9	.....
Dyspepsie	3	4	6	1	Pneumonie	.....	2	2	.....
Diarrhée	2	65	63	4	Paronychie	.....	1	1	.....
Erésipèle	.....	1	1	.....	Rhumatisme	.....	10	10	.....
Eczéma	.....	7	7	.....	Syphilis	.....	2	2	.....
Entérite	.....	7	7	.....	Brûlures	.....	2	2	.....
Fistule	2	1	2	1	Entorses	.....	4	4	.....
Gonnorrhée	.....	7	7	.....	Stricture	.....	2	2	.....
Herpès	.....	1	1	.....	Gale	.....	2	2	.....
Maladie du cœur	.....	3	3	.....	Mal de gorge	.....	22	22	.....
Hémoptysie	.....	2	2	.....	Extraction de dents	.....	33	33	.....
Hépatite	.....	1	1	.....	Blessures	.....	26	26	.....
Hémorrhoïdes	1	4	5	.....	Varicelle	.....	1	1	.....

ROBERT MITCHELL,
Médecin.

Cas traités à l'infirmerie du pénitencier de Dorchester pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Maladies.	Sous traitement.	Admis.	Sortis.	Décédé.	Restant.
Anasarca	.....	1	1	.....	.....
Asthme	.....	2	2	.....	.....
Diarrhée	.....	5	5	.....	.....
Dysenterie	.....	3	3	.....	.....
Hépatite	.....	1	1	.....	.....
Lenteur à se rétablir	.....	1	.....	.....	1
Pleuro-pneumonie	.....	3	3	.....	.....
Phthisie	1	2	2	1	.....
Pneumonie	.....	1	1	.....	.....
Pemphagus	.....	1	1	.....	.....
Rhumatisme	.....	1	1	.....	.....
Syphilis	.....	1	1	.....	.....
Typhilite	.....	1	1	.....	.....
	1	23	22	1	1

ROBERT MITCHELL,
Médecin.

N° 6.

RAPPORT DE L'INSTITUTEUR.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER, 3) septembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport en ma qualité d'instituteur pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

L'assistance journalière à l'école pendant l'année a été en moyenne de 52·9, contre 52·8 pour l'année précédente, soit une augmentation pour l'année qui vient de se terminer de ·82; et ceci malgré le fait que le nombre des détenus pendant cette dernière année a été de 5 de moins qu'en 1890-91. N'était-ce le fait qu'un grand nombre d'hommes sont employés pendant l'été à la ferme et en hiver aux combustible, au bois et à une distance telle de la prison qu'elle les empêche de se rendre à l'école, l'assistance serait un peu plus considérable qu'elle ne l'est réellement.

La plus grande partie de ceux qui fréquentent l'école ont fait des progrès très considérable, et il est très encourageant de voir qu'un bon nombre qui, à leur arrivée ne connaissaient rien de plus que l'alphabet, sont après quelques mois en état de lire, d'écrire et de calculer avec beaucoup de talent.

A quelques exceptions près la conduite de ceux qui fréquentent l'école a été excellente, et durant l'année je n'ai été obligé de congédier un élève pour mauvaise conduite que dans deux occasions.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN A. GRAY,
Instituteur.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 7.—Liste des détenus admis au pénitencier de Dorchester pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Nom.	Terme.	Date de l'admission.	Nationalité.	Religion.	Mariés ou célibataires.	Lieu de la condamnation.	Age.	Occupation.	Crime.
		1891.							
Frederick Bevan	7 ans	28 juill.	Canadien	Episcopalien	Marié	Charlottetown, I.P-E	32	Aucune	Recel d'effets volés.
Mari A. Cuming	3 do	28 do	do	do	Célibat'ire	do	16	do	Vol avec effraction.
John T. Connolly	3 do	28 do	do	Catholique romain	do	do	18	do	do
Norman Valley	2 do	28 do	do	do	do	do	21	do	Larcin.
William McDougall	8 do	29 do	do	do	do	Cap-Breton	16	do	Avoir obstrué la voie ferrée.
Angus McDougall	4 do	29 do	do	do	do	do	13	do	do
Peter Copeland	3 do	31 do	do	Méthodiste	do	Truro, N.-E	23	do	Faux.
Frederick McLean	3 do	31 do	do	Presbytérien	do	do	20	do	Vol avec effraction.
Archibald Taylor	2 do	20 août	do	Anabaptiste	do	Albert, N.-B.	19	do	Larcin.
John Arthur	3 do	21 do	Anglais	Episcopalien	do	Halifax, N.-E	22	Chauffeur	do
William Woodworth	3 do	21 do	do	do	do	do	22	Cordonnier	do
Thomas Williams	2 do	24 do	Canadien	Catholique romain	do	Dorchester, N.-B	17	Plâtrier	do
Harriet McDonald	4 do	1er sept.	Anglais	Méthodiste	do	Saint-Jean, N.-B	25	Aucune	do
Alexander Conners	2 do	16 do	Canadien	Catholique romain	do	Kentville, N.-E	26	do	Voies de fait.
William Brown	2 do	24 do	do	Presbytérien	Marié	Newcastle, N.-B	26	do	Bris de boutique et larcin.
John Cable	2 do	24 do	do	Episcopalien	do	do	20	do	do
Rory McIsaac	2 do	25 do	do	Catholique romain	Célibat'ire	Amherst, N.-E	21	do	Tentative de viol.
Michael Fannon	5 do	1er oct.	do	do	do	Saint-Jean, N.-B	25	Matelot	Voies de fait et vol.
Hugh McRoberts	3 do	1er do	Irlandais	do	do	do	31	Aucune	do
Hugh McMaster	3 do	5 do	Canadien	do	Marié	Inverness, C.B	29	Forgeron	Homicide.
Homer Harris	2 do	7 do	do	do	Célibat'ire	Digby, N.-E	17	Aucune	
James P. Haines	2 do	20 do	do	Anabaptiste	Marié	Guysboro', N.-E	31	do	Larcin.
John Perry	2 do	20 do	do	Catholique romain	Célibat'ire	Summerside, I.P.-E.	15	do	Bris de maison et larcin.
Thomas Davidson	2 do	21 do	do	Presbytérien	do	Amberst, N.-E	22	do	Larcin.
Henry Randow	4 do	23 do	Allemand	do	do	Windsor, N.-E	28	T. de pierre	do
Reuben Shaw	3 do	7 nov.	Canadien	Catholique romain	do	Halifax, N.-E	22	Aucune	Complice de vol.
Alexander Davidson	10 do	7 do	do	Méthodiste	do	do	45	T. de pierre	Voies de fait et vol.
Samuel Downey	4 do	7 do	do	Episcopalien	do	do	23	Aucune	Complice de vol.
William McIntosh	8 do	7 do	do	Presbytérien	do	do	20	do	Vol et larcin.
Simeon Reynolds	3 do	12 do	Terreneuv.	Méthodiste	do	Albert, N.B	23	do	do
Charles Stirling	3 do	25 do	do	Episcopalien	do	Halifax, N-E.	34	Commis	Faux.
William McKenzie	2 do	25 do	Canadien	Presbytérien	do	do	18	Plombier	Vol et larcin.
Alexander McDonough	3 do	25 do	do	Catholique romain	do	do	18	Aucune	do
Alfred Gillis	4 do	2 déc.	do	do	do	Sydney, C.-B.	16	do	do
James Bruce	2 do	2 do	Ecossais	Episcopalien	do	Antigonish, N.-E	19	Machiniste	Larcin.
George Jackson	2 do	2 do	Américain	do	do	do	18	Aucune	do
William Bishop	2 do	2 do	do	Presbytérien	do	do	17	Cordonnier	do
James Tower	2 do	12 do	Canadien	Anabaptiste	do	Dorchester, N-.B.	24	Aucune	do

		1892.							
John McKenna	5 do	8 janv.	Ecossais	Presbytérien	Marié	Amherst, N.-E.	38	Teinturier	do
Amos Melvin	5 do	12 do	Canadien	Congrégationaliste	Célibatair.	Liverpool, N.-E	48	Charpentier.	do
Lavinia Lindsay	La vie	23 do	do	Episcopalien	do	St-Jean, N.-B.	36	Aucune	Homicide.
Margaret McKean	3 ans	23 do	do	Catholique romain	do	do	25	do	Larcin.
Jennie Mack	2 do	23 do	do	Anabaptiste	Veuve	do	28	do	do
William J. Clarke	3 do	1er fév.	do	Presbytérien	Marié	Dorchester, N.-B.	46	Professeur.	Bigamie.
John Cumming	3 do	2 do	do	Catholique romain	Célibatair.	Charlottetown, I.P.E	23	Aucune	Larcin.
John White	5 do	5 do	do	do	do	Halifax, N.-E.	21	Maçon	Vol et larcin.
Stephen Tobin	5 do	5 do	do	do	do	do	17	Aucune	do
William Boutilier	5 do	5 do	do	do	do	do	18	do	do
John Conners	5 do	8 do	Irlandais	do	Marié	Truro, N.-E	34	do	do
Wesley Doggett	2 do	9 do	Canadien	Anabaptiste	Célibatair.	Digby, N.-E	22	do	Assaut indécent.
Henry Awalt	6 do	16 do	do	Episcopalien	do	Annapolis, N.-E	25	do	Larcin.
Joseph Blanchard	3 do	2 mars	do	Catholique romain	do	Dorchester, N-B	17	do	do
John Scanlon	2 do	2 do	do	do	do	Halifax, N.-E.	20	do	Vol et larcin.
Robert Desmond	2 do	2 do	do	Episcopalien	do	do	20	do	do
Edward Gibson	3½ do	29 do	do	Anabaptiste	do	Kentville	14	do	do
Ranna Cossitt	2½ do	12 avril	Américain	Episcopalien	do	Sydney, C.-B	17	do	do
Robert Horn	7 do	12 do	Canadien	do	Marié	do	18	do	do
Charles Stewart	2 do	4 mai	Guyane ang.	Anabaptiste	Célibatair.	St-Jean, N.-B.	29	Barbier	do
Morton Ricker	3 do	9 do	Canadien	do	Marié	Dorchester, N.-B	58	Meublier	do
William Beatty	2½ do	10 do	do	do	Célibatair.	Albert, N.-B.	17	Aucune	Larcin.
James Joudrey	4 do	11 do	do	Presbytérien	do	Truro, N.-E	25	do	Bris de magasin.
Joseph Harris	6 do	12 do	do	Anabaptiste	do	Annapolis, N.-E	19	do	do
James English	8 do	16 do	do	do	do	Woodstock, N.-B.	18	do	Blessure avec intention.
Abraham Pine	5 do	24 do	do	Méthodiste	do	Charlotte, N.-B	23	do	Entrée avec effraction et vol.
John Canning	2 do	31 do	do	Anabaptiste	do	Amherst, N.-E.	21	do	Larcin.
Benjamin McDuff	2 do	3 juin	do	Episcopalien	do	Newcastle, N.-B.	18	do	Bris de magasin et vol.
Henry Brown	3 do	3 do	do	Catholique romain	do	Lunenburg, N.-E.	16	do	do
Delbert E. Williams	3 do	20 do	Américain	Méthodiste	Marié	Pictou, N.-E	31	Barbier	Larcin.
Edward Buckles	4 do	20 do	Canadien	Presbytérien	do	do	32	Aucune	do
John Nodel	5 do	20 do	do	do	do	Truro, N.-E	62	do	Crime d'incendie.
William Sibley	2 do	20 do	do	Anabaptiste	do	do	69	Const. de m.	Bestialité.
Samuel Beatty	2½ do	22 do	do	Méthodiste	Célibatair.	Albert, N.-B	30	Cordonnier	Recel de marchandises volées.
James F. McBean	3 do	25 do	do	Presbytérien	do	Liverpool, N.-E.	32	Aucune	Bris de magasin et larcin.
Harry Starratt	2 do	25 do	do	Anabaptiste	Marié	do	16	do	do
Edmund Hartling	2 do	25 do	do	do	Célibatair.	do	16	do	do
Levi Dimock	3 do	25 do	do	Episcopalien	do	do	41	do	Larcin.

N° 8.

ETAT du mouvement des détenus au pénitencier de Dorchester pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

—	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Total.
Restant à minuit le 30 juin 1891	169	.....	169			
Reçus depuis—						
Des prisons communes	72	4	76			
				241	4	245
Sortis depuis—						
Par suite de l'expiration de leur peine	54	.....	54			
Graciés	13	.....	13			
Décédés	1	.....	1			
Evasion	1	.....	1			
Envoyés au pénitencier de Kingston	.....	4	4			
				69	4	73
Restant à minuit le 30 juin 1892	.....	.....	.....	172	.....	172

N° 9.

ETAT COMPARATIF du mouvement des détenus au pénitencier de Dorchester pour les douze années écoulées le 30 juin 1892.

Années.	Entrés.											Sortis.																			
	Pénitencier d'Halifax.		Pénitencier de Saint-Jean.		Prison commune.		Pénitencier de Kingston.		Total.			Expiration de leur peine.		Graciés.		Décédés.		Evadés.		Pénitencier de Kingston.		Asile d'aliénés de Kingston.		Total.			Restant à minuit le 30 juin.			Moyenne annuelle.
	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Total.	
1880-81	61	2	64	1	55	1	....	....	180	4	184	42	2	13	....	1	....	....	....	30	....	....	....	86	2	88	94	2	96	115
1881-82	....	....	....	....	44	3	....	....	44	3	47	32	....	8	....	1	....	....	....	1	....	....	....	42	....	42	96	5	101	95⅕
1882-83	....	....	....	....	57	....	....	....	57	....	57	25	....	3	....	5	....	....	....	....	....	....	....	33	....	33	120	5	125	112⅓
1883-84	....	....	....	....	44	5	....	....	44	5	49	28	4	3	....	....	....	....	....	1	....	....	....	32	4	36	132	6	138	129⅓
1884-85	....	....	....	....	64	4	....	....	64	4	68	41	....	6	3	2	....	....	....	2	6	....	....	51	9	60	145	1	146	143
1885-86	....	....	....	....	53	4	1	....	54	4	58	37	....	8	1	4	....	....	....	2	3	....	....	51	4	55	148	1	149	143
1886-87	....	....	....	....	51	....	....	....	51	....	51	36	....	5	1	3	....	....	....	....	....	2	....	46	1	47	153	....	153	144
1887-88	....	....	....	....	50	3	....	....	50	3	53	28	....	14	....	2	....	2	....	....	2	1	....	47	2	49	156	1	157	154
1888-89	....	....	....	....	51	1	....	....	51	1	52	33	....	8	....	4	....	....	....	....	2	....	....	45	2	47	162	....	162	149½
1889-90	....	....	....	....	70	2	....	....	70	2	72	33	....	22	....	1	....	1	....	1	2	....	....	58	2	60	174	....	174	173
1890-91	....	....	....	....	46	2	....	....	46	2	48	41	....	9	....	1	....	....	....	....	2	....	....	51	2	53	169	....	169	175
1891-92	....	....	....	....	72	4	....	....	72	4	76	54	....	13	....	1	....	1	....	....	4	....	....	69	4	73	172	....	172	170
Total	61	2	64	1	657	29	1	....	783	32	815	430	6	112	5	25	....	4	....	37	21	3	....	611	32	643				

N° 10.

LISTE des détenus du pénitencier de Dorchester qui ont été graciés dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1892.

Nom.	Crimes.	Lieu de la condamnation.
James McDonald	Larcin	Saint-Jean, N.-B.
John Yeomans	do	do
Geo. M. Lee	Avoir infl. des bles. pour emp. arr.	Frédéricton, N.-B.
Newton Lee	do do	do
Frank Hamilton	Faux	Halifax, N.-E.
Caleb Davidson	Vol avec effraction et larcin	Saint-Jean, N.-B.
Thos. Hann	Larcin	Halifax, N.-E.
Robert Williams	Voies de fait et vol	do
Robert Davis	Blessures	Saint-Jean, N.-B.
John Murray	Larcin	Truro, N.-E.
Douglas Paris	do	do
Arthur Armondale	Coup de feu avec intention de tuer	Annapolis, N..E.
W. H. Crossman	Bigamie	Amherst, N.-E.

N° 11.

LISTE des détenus qui sont décédés au pénitencier de Dorchester pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
Robert Welsh	Homicide	Truro, N.-E.

N° 12.

LISTE des détenus qui ont été réincarcérés au pénitencier de Dorchester pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Nom.	Réincarcération.
Alexander Conners	Première réincarcération.
Thomas Davidson	do
John McKenna	do
Henry Awalt	do
Charles Stewart	Deuxième réincarcération.
Joseph Harris	Première do
Henry Brown	do do

Département de la Justice.

N° 13.

STATISTIQUE CRIMINELLE des détenus restant au pénitencier de Dorchester le 30 juin 1892.

—	Catégories.	Nombre.
Crime	Larcin	56
	Vol avec effraction et larcin	45
	Assaut et vol	9
	Coup de feu avec intent. de tuer.	8
	Tentative de viol	7
	Homicide	7
	Faux	5
	Viol	5
	Vol avec effraction	4
	Incendie	4
	Obst. la voie ferrée	4
	Meurtre	3
	Vol avec effraction	2
	Voies de fait	2
	Recel de marchandises volées	2
	Tentative de meurtre	1
	Lettre de menaces	1
	Bris de maison	1
	Vol	1
	Vol de cheval	1
	Bigamie	1
	Avortement	1
	Fraude	1
	Dommages malicieux à la prop.	1
		172
Term. d'emprisonnement	2 ans	40
	2⅓ do	1
	2½ do	4
	2 10/12 do	1
	3 do	32
	3½ do	2
	4 do	15
	5 do	18
	6 do	6
	7 do	10
	8 do	5
	9 do	2
	10 do	10
	11 do	1
	12 do	2
	14 do	3
	15 do	4
	16 do	2
	20 do	4
	25 do	1
	28 do	1
	A perpétuité	8
		172
Race	Blancs	154
	Noirs	18
		172
Nationalité	Canadiens	137
	Anglais	9
	Irlandais	7

—	Catégories.	Nombre.
Nationalité	Ecossais	3
	Américains	7
	Terreneuviens	4
	Antilles	3
	France	1
	Allemagne	1
		172
Age	Au-dessous de 15 ans	2
	15 à 20 ans	32
	20 à 30 do	80
	30 à 40 do	35
	40 à 50 do	15
	50 à 60 do	4
	60 à 70 do	2
	Au-dessus de 70 ans	2
		172
Religion	Catholiques	52
	Anglicans	42
	Anabaptistes	31
	Méthodistes	22
	Presbytériens	21
	Protestants	3
	Congregationaliste	1
		172
Occupation	Journalier	125
	Matelots	8
	Barbiers	5
	Cordonniers	4
	Tailleurs de pierre	4
	Commis	3
	Plâtriers	2
	Menuisiers	2
	Bouchers	2
	Soldats	2
	Tourneur	1
	Chauffeur	1
	Forgeron	1
	Plombier	1
	Machiniste	1
	Teinturier	1
	Instituteur	1
	Cuisinier	1
	Pharmacien	1
	Peintre	1
	Tisserand	1
	Boulanger	1
	Fabricant de chaudières	1
	Charpentier de navires	1
		172

N° 13.

STATISIQUE CRIMINELLE des prisonniers au pénitencier de Dorchester, etc.—*Fin*

—	Catégories.	Nombre.
Etat civil...	Mariés	35
	Célibataires	131
	Veufs	6
		172
Province.	*Comtés.*	
Nouvelle-Ecosse.	Halifax	34
	Cumberland	13
	Colchester	11
	Queen	7
	Pictou	7
	Inverness	6
	Hants	5
	Annapolis	5
	Cap-Breton	5
	Lunenburg	4
	Antigonish	4
	Digby	4
	King	3
	Guysboro'	1
		109
Nouveau-Brunswick.	Westmoreland	13
	Saint-Jean	12

—	Catégories.	Nombre.
Province.	*Comtés.*	
Nouveau-Brunswick.	Albert	6
	Charlotte	3
	Madawaska	3
	Northumberland	3
	King	2
	Victoria	2
	Carleton	2
	Ristigouche	1
	York	1
	Kent	1
		49
Ile du P.-E.	Queen	8
	Prince	5
	King	1
		14
Total par provinces.	Nouvelle-Ecosse	109
	Nouveau-Brunswick	49
	Ile du Prince-Edouard	14
		172

N° 14.

RELEVÉ des punitions infligées au pénitencier de Dorchester pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Mois.	Au cachot.	Au pain et à l'eau.	Privés d'école.	Privés de lumière.	Privés de livres.	Privés de tabac.	Privés de lettres.	Réprimandés.
1891.								
Juillet	3	3	.....	2	1	4	2	3
Août	1	1	1	.....	.....	1	.....	4
Septembre	6	6	.....	6	2	4	2	3
Octobre	2	2	.....	1	.....	1	.....	2
Novembre	6	6	1	1	1	1	.....	1
Décembre	7	7	.....	4	1	3	1	2
1892.								
Janvier	2	2	1	1	.....	1	.....	4
Février	6	6	.....	4	2	3	1	3
Mars	8	8	.....	1	.....	1	.....	1
Avril	3	3	.....	1	.....	1	1	2
Mai	3	3	.....	2	1	.....	.....	3
Juin	10	10	1	4	2	3	1	1
	57	57	4	27	10	23	8	29

N° 15.

RELEVÉ des rémissions de peine gagnées pendant l'exercice par les détenus restés au pénitencier de Dorchester le 30 juin 1892.

Nomb'e.	——	Jours.	Nomb'e.	——	Jours.
33	Ont gagné	120	4	Ont gagné	84
1	A gagné	119	7	do	82
3	Ont gagné	118	16	do	80
1	A gagné	117	4	do	79
5	Ont gagné	116	9	do	75
1	A gagné	115	4	do	74
3	Ont gagné	113	4	do	70
6	do	110	3	do	69
1	A gagné	107	13	do	65
2	Ont gagné	105	7	do	60
21	do	90	9	do	30
9	do	85	6	do	15

N° 16.

ETAT indiquant l'occupation des détenus au pénitencier de Dorchester le 30 juin 1892.

Mode d'emploi.	Nombre	Mode d'emploi.	Nombre
Atelier des charpentiers	12	Construction d'une levée	22
do des forgerons	3	Travaillant dans la cour	17
do des cordonniers	15	Ouvrage pénitentiaire	13
do des tailleurs	21	Cuisine	7
do des machines	4	Malades	4
Fabrication de seaux	11	Infirmerie	3
Scierie	17	A rien faire	1
Boulangerie	3		
Palefreniers et conducteurs d'attelages	10		
Ferme	9	Total	172

N° 17.

TABLEAU de la valeur du travail, moins les matériaux, au pénitencier de Dorchester, 30 juin 1892.

Départements divers.	Montant.
	$ cts.
Atelier des charpentiers	1,366 50
do des tailleurs	2,525 50
do des cordonniers	1,223 00
do des forgerons	525 00
do des machines	571 00
Boulangerie	466 50
Scierie	2,604 50
Articles en bois fabriqués	2,393 50
Ferme	1,628 50
Palefreniers et conducteurs d'attelages	2,141 50
Bois de chauffage	1,779 50
Chambre de chauffe	290 00
Ouvrage sur chaussée	551 00
Cuisine	964 50
Garçons de table	1,967 50
Buanderie	645 50
Barbier	127 50
Ouvrage général dans la cour	1,608 50
	23,379 50

N° 18.

REVENU.

DT. LE CANADA en compte avec le pénitencier de Dorchester, pour l'exercice clos le 30 juin 1892. AV.

1891.		$ cts.	1892.		$ cts.
4 août	Déposé au crédit du receveur général	47 96	30 juin	Articles en bois	2,037 69
22 do	do do	28 05		Atelier des cordonniers	209 98
31 do	do do	39 22		do des tailleurs	167 77
3 octobre	do do	66 18		do des charpentiers	107 59
5 novembre	do do	78 40		do des machines	18 50
21 do	do do	76 31		Boulangerie	52 11
3 décembre	do do	64 62		Ferme	242 91
1892.					
5 janvier	do do	28 00			
23 février	do do	52 84			
2 mars	do do	77 62			
4 avril	do do	26 05			
4 mai	do do	427 49			
4 juin	do do	64 36			
13 do	do do	49 85			
25 do	do do	70 03			
2 juillet	do do	1,027 72			
5 do	do do	611 85			
		2,836 55			2,836 55

JOHN B. FORSTER,
Préfet.

JOHN A. GRAY,
Comptable.

N° 19.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER.

DÉTAILS des dépenses pour l'exercice clos le 30 juin 1892.

Appointements du personnel.	$ cts.
Préfet, John B. Forster	2,400 00
Sous-préfet, Charles Ross	1,300 00
Comptable et instituteur, John A. Gray	1,200 00
Médecin, Robert Mitchell	1,200 00
Aumônier protestant, rév. J. R. Campbell	600 00
Aumônier catholique, rév. A. D. Cormier	600 00
Aumônier catholique, rév. A. D. Cormier, arrérages	158 38
Garde-magasin et économe, John Fraser	860 00
Mécanicien, James A. Piercy	900 00
Infirmier en chef, F. A. Landry	700 00
Charpentier instructeur, Charles Miller	700 00
Forgeron do John Downey	700 00
Cordonnier do Nathan Tattrie	700 00
Tailleur do Wm. R. Burns	600 00
Articles en bois do Wm. Hogan	660 00
do do do arrér'g	70 00
do do Henry Godsoe	660 00
do do do arrér'g	70 00
Fermier, A. B. Pipes	660 00
Geôlier, John Johnston	600 00
Messager, James McDougall	550 00
Gardes, 13 à $500	6,500 00
do 1 à 500, 3 mois	124 98
do 1 à 430	430 00
do 3 à 400	1,200 00
do 1 à 400, 9 mois	300 00
Cond. d'attelage, 1 à $300, 11 mois 17 jrs	285 53
Directrice spéciale, Mme Forster	91 34
	24,820 53
Gratification de retraite.	
Samuel Barnes	617 96
Uniformes.	
551¼ verges de serge	322 12
45½ do ratine	29 57
7 do drap	34 30
10½ do doeskin	18 38
94½ do grosse toile	13 23
167 do coton croisé	13 36
115½ do do jaune	6 93
121½ do drap italien	57 68
51¾ do corduroy	20 70
141 do batiste	17 72
52 do do noire	6 11
167 do cotonnade	29 22
7 do étoffe	4 90
52½ do garniture en laine	17 32
5 do doublure de manches	2 90
4 grosses de boucles	0 85
1 do bordure	13 30
1½ do galon	1 61
6 galons mesures	1 00
12 rouleaux de soie	9 00
2 douz. de soie torse à machine	16 00
2 lbs de do	15 00
1 5/16 lbs de soie à coudre	15 51
35 bonnets en fourrure	130 00
34 do étoffe	43 00
7 grosses de boutons de cuivre	31 75
253 lbs de cuir à semelles	53 13
73 prs d'empeignes de bottes et bottines	110 40

Uniformes—Fin.	$ cts.
73 lbs de clous	683 83
1 douz. de peaux de moutons	3 50
66 lbs de cuir fendu	43 06
1 côté de cuir à trépointe	2 72
1 côté de cuir grenelé	3 15
1 douz. de peaux, cuir rouge à bordure	7 50
3 rouleaux de tavelle à gance	1 50
2 boîtes de craie	0 80
	1,104 05
Rations.	
907 lbs de thé, à 19c	172 33
3,652 do sucre, à 6c	219 12
4,116 do farine d'avoine, à 3c	123 48
5,000 do gros sel, à ½c	25 00
125 do poivre, à 17c	21 25
1,969 do oignons, à 3½c	68 92
45 qtx de morue, à $4.50	202 50
17 brls de lard, à $17.50	297 50
25,289 lbs de bœuf, à 6½c	1,642 24
13 brls de hareng, à $4	52 00
115 galls de vinaigre, à 20c	23 00
393 do melasse	176 85
531½ lbs de tabac, à 35c	186 10
1,539 do fèves, à 3¼c	50 02
5 sacs de sel fin	8 91
672 lbs de riz, à 3⅞c	26 04
400 brls de farine, $5.68	2,272 00
29 lbs de houblon, à 50c	14 50
50 do malt, à 6c	3 00
392 do orge, à 2½c	9 80
4 brls de pois, à $5	20 00
420 lbs de beurre, à 20c	84 00
6 brls de farine de maïs, à $3.25	19 50
400 boiss. de pommes de terre, à 40c	160 00
Extras pour fête de Noël	17 22
	5,895 28
Vêtements des détenus.	
1,011¾ vgs de flanelle grise, à 40c	404 70
323¼ do de tweed gris, à 44c	142 23
403 do de tweed noir et gris, à 50c	201 51
96½ do de grosse toile	13 51
124½ do de coutil	13 73
408½ do de coton jaune	24 49
228 do de coton croisé	19 00
96 do de toile de hollande	11 52
7¼ do de velours à côtes	5 07
141½ do de grosse toile française	19 81
56 do de coutil	7 28
52 do de grosse toile blanche	9 88
8½ do osnabruck	1 00
161 chapeaux de paille	16 10
10 paires de mocassins	16 00
6 douz. de mouchoirs	5 70
3 grosses de boucles	0 75
3 do galon	0 69
12 do boutons à pantalons	1 56
10 lbs de soie à coudre	7 75
36 do fil	68 00
210¼ do laine filée	105 13
30½ do papier à dessin	2 44
4 do cire d'abeille	1 88
2,087 do cuir à semelle	440 02
520 do cuir ciré	147 92
59¼ do peau de veau	44 45

N° 19.—Détails des dépenses pour l'exercice clos le 30 juin 1892—*Suite.*

Vêtements des détenus—Fin.	$ cts.
2 côtés de cuir à trépointe	9 00
3 douz. de peaux de mouton	10 50
1 grosse d'alènes	2 00
5 grosses d'alènes à coudre	7 25
100 lbs de clous de zinc	11 00
50 lbs de clous de Hongrie	5 00
1 lb de soies de cochon	0 60
50 lbs de clous de zinc	2 50
15 lbs de fil à chaussure	10 20
6 lbs de pointes	1 50
3 grosses de pointes pour formes	0 54
24 paires de formes	10 20
1 douz. de râpes	2 50
6 paires de formes pour bottes	4 00
10 boîtes d'œillets	2 00
6 fer à tuyauter	2 50
2 douz. de bouteilles d'encre à brunir	4 80
1 douz. de râpes à bottines	2 50
1 lbs d'ardasse	8 00
Réparations aux machines à coudre	1 96
Souscription aux journaux de tailleurs	10 00
	1,840 67

Vêtements des détenus élargis.	
521¾ vgs de tweed	270 83
119 vgs de toile de Hollande	14 28
44½ vgs d'étoffe d'Italie	20 03
96 vgs de grosse toile	13 44
110¼ vgs de batiste	12 96
6 vgs de bordure	0 60
22 vgs de fil de chanvre	24 00
24 grosses de boutons	17 72
1 lb. de soie à coudre	7 50
12 bobines de soie torse	10 37
22 douz. de mouchoirs	21 80
5⅙ douz. de cravates	8 45
7 douz. de paires de bretelles	11 69
6⅙ douz. de chapeaux de feutre	41 66
1⅙ douz. de casquettes	4 90
6⅙ douz. de camisoles	39 00
6⅙ douz. de caleçons	40 13
6⅙ douz. de chemises de coton	37 09
32 lbs de papier à dessin	2 56
2 ballots de ouate	10 00
44 peaux de veau	33 00
12 peaux de mouton	3 50
10 lbs de chevilles	2 50
1,000 aiguilles	1 20
	649 21

Allocations aux forçats libérés.	
1 détenu à $ 5	5 00
27 do 6	162 00
5 do 7	35 00
19 do 8	152 00
3 do 9	27 00
9 do 10	90 00
3 do 15	45 00
	516 00

Literie.	
100 couvertures à $1.80	180 00
100 vgs de coutil	22 11
543 vgs de toile écrue à 27c	146 61
350 vgs de toile à essuie-mains à 6½c	22 75
	371 47

Inhumation.	$ cts.
Vêtements et garniture de cercueils	4 78
Frais de transport d'un corps à Truro	2 94
	7 72

Chapelle.	
Vin, autel, hosties et cierges	22 00
Blanchissage du linge d'autel	6 00
Catéchismes, chapelets et scapulaires	4 00
Ornements d'église	12 00
Flambeaux, etc	11 15
Organiste catholique, Mme. Leblanc	50 00
Organiste protestante, Mlle Forster	50 00
	155 15

Bibliothèques.	
50 lbs de carton à 6c	3 00
2 exemplaires de la vie de Léon XIII	8 00
1 do sir John A. Macdonald	6 00
45 volumes	38 92
Abonnement au *Sun* de Saint-Jean	5 00
do à l'*Empire*	6 00
	66 92

Evasions.	
Frais de recherches du forçat évadé Peters	35 88

Infirmerie.	
85 lbs de biscuits	9 09
2 lbs de café	0 80
50 lbs de sucre granulé	3 50
1½ douz. d'oranges	0 73
2 douz. d'huitres	0 30
66 douz. d'œufs	9 61
179½ lbs de beurre	33 92
61 vgs de coton blanc	6 99
4 douz. de couteaux et fourchettes	4 26
1 boîte d'éponges	3 00
8 rouleaux de ouate	0 40
1 douz. de verres	1 20
1 douz. de paires de lunettes	1 20
3 cathéters	1 25
2 vgs. d'emplâtre	2 05
Drogues et médicaments	264 16
	342 46

Transfert de prisonniers.	
2 transferts au pénitencier de Kingston	250 75

Chauffage.	
7 tonnes de charbon dur	38 65
137½ tonnes de houille bitumineuse	393 69
1 vieux poêle	1 50
12 ferrures de chaudière	4 60
Garnitures de cheminée	5 91
	444 35

Eclairage.	
1245¾ galls. de pétrole, à 20c	249 25
30 brls de pétrole, à 60c	18 00
2 lampes	6 15
6 lanternes	4 50
37 douz. de cheminées de lampes	20 40
6 douz. de becs de lampes	10 02
4 grosses de mèches	3 40
10 grosses d'allumettes	3 00
	314 72

N° 19.—DÉTAILS des dépenses pour l'exercice clos le 30 juin 1892—*Suite.*

Réparations aux bâtiments.	$ cts.
5 brls de ciment	14 75
16 barillets de chaux	21 50
6 brls de goudron	31 55
2 brls de charbon de bois	1 93
6 caisses de vitres	24 64
15 serrures	6 64
8 loquets pour portes	1 41
204 lbs de fer galvanisé	7 15
9 barillets de carvelles	21 60
6 barillets de clous	14 65
12 grosses de vis	2 88
51 lbs de soudure	12 95
1 rabot	1 14
2 tarières	4 00
3 lbs de borax	0 54
473 lbs de papier goudronné	10 99
1 douz. de crayons	0 60
7 paires de pentures	1 25
16 blanchissoirs	32 85
12 douz. de brosses	16 20
Corde, boyau et accouplements	19 93
Ficelle et corde	1 08
Réparation du toit de la prison	30 43
	280 66
Entretien des machines.	
1 machine à découper	12 25
1 machine à tourner	13 75
1 machine à fil métallique	17 15
1 paire de cisailles à banc	16 50
1 do tour	6 50
1 tourneur à tuyau de poêle	23 25
2 fers à souder	3 80
42 galls d'huile à cylindre	29 40
171¾ galls d'huile bouillie	49 94
1 côté de cuir à lacet	3 50
1 étau	9 50
129 lbs de tuyau de plomb	7 10
7 mèches composées	8 75
2 sacs d'argile réfractaire	3 50
1 brl de plâtre calciné	1 95
Scies réparées	4 95
18 robinets d'arrêt	21 85
10 ferrures	12 93
2 robinets en cuivre	4 45
1 douz. de lames de scie	3 47
Rivets et soudure	18 76
41 accouplements et poulies	15 29
1 jeu de forets Morse	8 75
265 lbs de plomb en feuille	14 58
1 série de lettres	4 00
24 pds de courroie	8 80
25 lbs de clous	2 75
40 lbs d'acier	4 15
1 douz. de haches	10 00
1 horloge	3 60
25 lbs de rouge de plomb en poudre	2 00
34 lbs de mine de plomb	6 80
116 lbs de plomb en feuille	3 48
99 lbs de liens	9 90
100 lbs de siccatif	9 00
1 douz. de pelles	12 50
40 lbs de laiton	6 00
92 lbs de tôle galvanisée	4 80
500 dents de scie	32 04
Accoupl. et attaches de boyau	32 60
	464 29
Cuisine.	
2,640 lbs de savon commun, 4½c.	118 80
29 lbs de savon de Castille	3 00
8 douz. de savon à toilette	4 30

Cuisine.—Fin.	$ cts.
10 plats en ferblanc	7 03
6 douz. de puisettes	8 40
10 douz de casseroles	14 40
6 douz. d'assiettes	8 64
16 douz. de cuillers	6 25
12 services de couteaux et fourchettes	6 00
18 douz. de balais	31 50
784 lbs de soude à laver	11 76
6 attrape-mouches	1 50
6 douz. miroirs	5 40
1 boîte de ferblanc pour casseroles, etc.	7 00
Service à manger pour l'ord. des fonct.	27 05
	261 03
Papeterie.	
Du bureau de la papeterie	99 81
2 caisses d'emballage	1 00
	100 81
Imprimeur de la reine.	
Impres. de livres de compte et formules	54 40
Fermes et étables.	
1 herse, Acme	15 00
1 herse avec dents à ressort	9 00
1 cultivateur	8 00
1 grattoir	3 00
1 traîneau	12 00
3 jougs pour bœufs	4 00
3 couvertures de toile cirée	2 50
1 herse en trépied	15 00
1 semeur	15 00
1 meule à aiguiser	5 00
1 selle	5 00
32 lbs de cuir à harnais	8 00
Harnais réparés	8 45
Grosse voiture réparée	41 50
Corde	4 22
Mil et graines de jardin	47 34
75 lbs clous de fers à cheval	9 73
Garnitures de charrue	36 25
do faucheuse	17 09
Râteaux et fourches	9 08
6 faulx	5 25
44 paniers	11 30
23 bls farine de maïs	86 50
4 douz. de manches de hache	5 85
Ferrage de chevaux	13 10
Services d'étalon	40 00
12 brosses à chevaux	5 40
12 étrilles	2 55
24 bêches	36 60
24 fourches à pommes de terre	18 60
17 lbs de chaîne	2 39
6 pelles	4 75
2,473½ boisseaux d'avoine	946 68
11 do d'orge	7 70
2 do de sarrasin	1 00
36 tonnes de foin	330 97
10 do de tourbe	60 00
Frais judiciaires—Marécage de Turner	85 00
Engrais	27 79
	1,965 99
Divers.	
Télégrammes	15 27
Frais de port	82 28
Fret	244 94
Messageries	14 65
Annonces	68 79

N° 19.—DÉTAILS des dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1892—*Suite.*

Divers.	$ cts.
Intérêt	54 25
Téléphone	20 00
Logement des officiers	26 00
Ameublement de bureaux	63 90
	590 08
Frais de voyages.	
John B. Forster	27 11
Industries.	
10,400 lbs feuillard noir, $\frac{5}{8}$ pc	393 25
112 lbs do 1 pc	3 92
2,352 lbs do fer galv. $\frac{3}{4}$ pc	117 60
2,464 lbs do do $\frac{5}{8}$ pc	142 18
82,000 rivets zingués	16 60
2,084½ lbs fil métallique	72 21
5 rames de papier sablé	19 50
100 lbs de broquettes	13 50

Industries—Suite.	$ cts.
½ douz. haches	6 75
2 paires cisailles	7 21
147 galls huile à peinture	91 47
173 do térébenthine	99 47
41 do vernis	33 00
40½ do vernis noir	28 55
4,374 lbs blanc de plomb, sec	208 29
200 lbs peinture rouge	40 00
100 lbs siccatif	7 50
1,364 lbs blanc de céruse	8 45
Pinceaux	11 70
1,547 lbs zinc	107 73
37,205 pds billots de pin	316 23
121,524 do d'ép. blanche	442 84
400 billots	92 00
3 cordes bouleau	7 50
	2,287 45
Total	43,464 94

N° 20.

Dt. BILAN, pénitencier de Dorchester, 30 juin 1892. Av.

	$ cts.		$ cts.
Terrain	26,800 00	Balance	421,776 19
Bâtisses	367,000 00		
Salle d'armes	808 50		
Maçon	83 60		
Chapelle	1,274 44		
Bibliothèque	313 50		
Machines	3,352 45		
Infirmerie	597 93		
Logements des employés	1,121 25		
Ecole	32 25		
Mobilier de bureau	966 25		
Prison	6,189 51		
Atelier des charpentiers	762 34		
do forgerons	407 31		
do cordonniers	272 44		
do tailleurs	742 74		
Ferme	5,302 83		
Industries	1,896 92		
Garde-magasin	3,164 78		
Econome	237 93		
Boulanger	186 16		
Chalands	263 06		
	421,776 19		421,776 19

N° 21.

LISTE des employés du pénitencier de Dorchester, 30 juin 1892.

Nom.	Emploi.	Appointements.	Age.	Nationalité.	Religion.	Date de la nomination.
		$				
John B. Forster	Préfet	2,400	50	Canadien	Eglise d'Angleterre	22 juin 1879
Rév. J. Roy Campbell	Aumônier protestant	600	50	Ecossais	do	1er oct. 1883
Rév. A. D. Cormier	do catholique romain	600	38	Canadien	Catholique romain	1er déc. 1889
Charles Ross	Sous-préfet	1,300	57	Ecossais	Presbytérien	1er nov. 1867
John A. Gray	Comptable et instituteur	1,200	39	Canadien	do	1er sept. 1880
Robert Mitchell	Chirurgien	1,200	57	do	do	1er juill. 1880
John, Fraser	Garde-magasin et économe	860	55	do	do	1er do 1880
James A. Piercy	Mécanicien	900	39	do	Méthodiste	12 mai 1885
Ferd. A. Landry	Infirmier	700	49	do	Catholique romain	15 nov. 1886
Charles Miller	Charpentier, instructeur	700	44	do	Eglise d'Angleterre	1er mars 1868
John Downey	Forgeron do	700	53	do	Anabaptiste	1er mai 1868
Nathan Tattrie	Cordonnier do	700	49	do	Presbytérien	1er sept. 1877
Wm. R. Burns	Tailleur do	600	34	do	Catholique romain	11 mai 1891
William Hogan	Manufact. do	660	52	do	do	1er janv. 1869
Henry Godsoe	do do	060	59	do	do	1er août 1869
A. B. Pipes	Inst. d'agriculture	660	39	do	Eglise d'Angleterre	25 juin 1890
John Johnston	Gardien	600	50	Irlandais	do	20 mars 1871
James McDougall	Messager	550	51	Canadien	Presbytérien	1er janv. 1873
Wm. Alexander	Garde	500	46	do	Méthodiste	1er juill. 1880
John Corcoran	do	500	44	do	Catholique romain	1er do 1880
Vital Léger	do	500	47	do	do	1er do 1880
Patrick Connell	do	500	41	do	do	1er do 1880
James A. Lane	do	500	45	do	do	1er do 1880
Jude Cormier	do	500	55	do	do	8 nov. 1881
Robert Colburn	do	500	35	do	Eglise d'Angleterre	1er août 1881
James Luther	do	500	53	Anglais	Méthodiste	9 mai 1882
Joseph LeBlanc	do	500	44	Canadien	Catholique romain	1er mai 1883
Willard Hutchinson	do	500	55	do	Eglise d'Angleterre	16 juill. 1883
Adolphus Allain	do	500	36	do	Catholique romain	10 do 1883
Henry C. Poole	do	500	48	do	Anabaptiste	1er mai 1884
Lorenzo H. Chambers	do	500	38	do	Catholique romain	1er do 1884
Percy Forster	do	430	19	do	Eglise d'Angleterre	1er sept. 1889
Richard A. Palmer	do	400	26	do	do	1er mai 1890
W. G. Maclauchlan	do	400	31	do	do	15 mars 1891
Angus McDonald	do	400	26	do	Catholique romain	1er juin 1891
John McDougall	do	400	31	do	do	5 avril 1891
T. Frank Gillespie	Charretier	300	19	do	Eglise d'Angleterre	18 oct. 1891

N° 22.

RELEVÉ de la bibliothèque du pénitencier de Dorchester pour l'exercice clos le 30 juin 1892.

——	Total des volumes de la bibliothèque.	Volumes ajoutés pendant l'exercice.	Nombre des détenus qui ont emprunté des livres.	Total des volumes sortis pendant l'exercice.
Bibliothèque générale	540	59	138	7,176
Bibliothèque protestante	224	26	105	2,730
Bibliothèque catholique	308	16	45	1,170
	1,072	101	288	11,076

PÉNITENCIER DU MANITOBA.

No 1.

RAPPORT DU PRÉFET POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1892.

PÉNITENCIER DU MANITOBA,

MONTAGNE-DE-PIERRE, 30 septembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Voici quel a été le mouvement de la population de ce pénitencier pendant l'exercice:

Détenus le 30 juin 1891	71
Admis depuis	36
	107
Elargis pendant l'année	32
Au pénitenier le 30 juin 1892	75
Aliénés le 30 juin 1892	39
Total, détenus le 30 juin 1892	114
Nombre moyen de détenus chaque jour	69·98
do d'aliénés	44·48
do détenus	114·46

Les chiffres qui précèdent accusent une légère diminution sur le rapport de l'année dernière.

Les dépenses de l'institution accusent, je suis heureux de le dire, une diminution; les dépenses totales pour l'exercice expiré au mois de juin 1891 étant de $50,120.57 contre $45,401.34 pour le présent exercice, soit une diminution de $4,719.57, ou, en d'autres termes de $67.40 par détenu.

Cette économie a été réalisée aux titres rations, vêtements, infirmerie, frais de poste, télégrammes, impressions et papeterie, frais de voyage et éclairage.

On a considérablement amélioré la sûreté de la prison: trois portes donnant sur l'extérieur, une dans le corps principal, une autre dans le passage de la buanderie, et une troisième dans la buanderie, ont été condamnées par une construction en brique parce qu'elles n'étaient pas sûres et qu'elles étaient inutiles; on a renforcé le grillage de plusieurs fenêtres. On a posé deux fortes portes en fer, une dans le passage de l'entrée principale et l'autre dans le passage du sous-sol immédiatement au-dessous, interceptant ainsi toute possibilité d'évasion par les bureaux du comptable ou du gerde-magasin.

Le mur d'enceinte de la prison, qu'on doit ériger, complétera les moyens de protection qu'exige une institution de ce genre.

Sur ma recommandation le ministre a ordonné le déplacement du séchoir à un endroit où il peut servir à un usage pratique. Ce bâtiment a une longueur de 150 pieds et il servait autrefois de patinoir; on l'a divisé en deux parties, dont une longue de 90 pieds, est déjà transportée dans la cour de la ferme et remplie de foin pour l'hiver. L'autre partie, longue de 60 pieds, sera bientôt transportée près de la gare du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour servir de dépôt à houille, les

autorités du chemin de fer ayant concédé un emplacement pour l'installation de ce bâtiment.

Dans le passé notre charbon était jeté des wagons dans la neige ou dans l'eau, selon le cas. Ce système était cause d'un gaspillage considérable. Ce hangar va obvier à cela à l'avenir et épargner du travail dans le chargement des voitures et le transport. Jusqu'ici le charbon était transporté et emmagasiné dans la cour de la ferme, pour être rechargé et transporté de là aux endroits où l'on en avait besoin. Ce second transport ne sera plus nécessaire, car le charbon va maintenant rester dans le hangar, au chemin de fer, jusqu'à ce qu'on en ait besoin, puis, de là, transporté là où ce sera nécessaire.

La ferme a considérablement augmenté depuis mon entrée en fonction, alors qu'il n'y avait que 45 acres en culture; cette année nous avons cultivé 89 acres, dont 45 en avoine, 27 en orge, 13 en pommes de terre, 4 en lin et navets. On a brisé environ 34 acres de nouvelle terre, ce qui fera un total de 123 acres en culture l'année prochaine.

Les produits dont je viens de parler sont destinés à élever et à engraisser environ 100 cochons pour la consommation du pénitencier; le lard qu'on se procurera ainsi va coûter environ 4 centins la livre contre 8 et 9 centins qu'on paie aux fournisseurs. Les économies, sous ce titre, seront considérables. Déjà nous avons un bon troupeau de cochons, mais le nombre n'en est pas ce qu'il devrait être, à raison des pertes causées par le choléra l'automne dernier. Nous comptons, cependant, abattre cinq tonneaux de lard cet automne.

Par ordre du ministre on a entouré la réserve d'une clôture en fil métallique, ménageant une petite ouverture à l'angle nord-est, voisine du village de la Montagne-de-Pierre. Un chemin se trouve ainsi à traverser la réserve d'un bout à l'autre. Il convient peut-être de dire ici que la municipalité de Rockwood a adressé une requête au ministère demandant le droit de passage sur la terre du pénitencier. Si on acquiesçait à cette demande et qu'on traçât le chemin là où on le désire, on enlèverait 12 acres de notre meilleure terre déjà en culture. A mon avis le public voyageur n'en retirera aucun avantage, vu que le chemin qui contourne le côté occidentale de la réserve est le chemin direct entre Winnipeg et tous les points au nord de la Montagne. A l'appui de ce que je dis, il suffira de mentionner qu'on est à construire une hôtellerie, des écuries et des magasins près de la gare du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la Montagne-de-Pierre et sur le chemin en question, cet endroit étant choisi comme étant le meilleur emplacement pour les voyageurs. L'avantage d'un chemin par la réserve se limiterait au village de la Montagne-de-Pierre, et serait inutile à moins qu'on continuât l'expropriation du chemin sur une distance de 13 milles jusqu'à Winnipeg, chose coûteuse pour la simple fin de raccourcir d'un quart de mille le chemin qu'il faut faire pour atteindre la route dont j'ai parlé plus haut au lieu de passer par la réserve.

Le puisard dans lequel se déverse les égouts des logements des aumôniers et des médecins était malsain, particulièrement à l'aumônier catholique, vis-à-vis la porte duquel il se trouvait. J'ai en conséquence fait dévier l'égout et placé le puisard à une centaine de verges plus au sud.

Le fournisseur de viande, ayant à abattre ses animaux ailleurs, a aussi fait disparaître une autre cause des émanations malsaines qui existaient, autrefois autour de l'établissement.

Le déplacement des aliénés, à une date rapprochée, sera un pas fait dans la bonne voie; les malades retireront eux-mêmes de grands avantages du changement. Leur retour ici, en 1888, a été une erreur, comme ne l'a que trop démontré l'expérience de quatre années. Après leur départ l'infirmerie pourra servir à d'autres fins. L'étage supérieur servirait parfaitement à des ateliers de tailleurs et de cordonniers, et l'étage inférieur donnerait à nos détenus malades plus d'espace que nous n'en avons besoin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. L. FOSTER,
Préfet.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 2.

ÉTAT des frais d'entretien par tête des détenus pour l'année 1891 et 1892.

Moyenne par jour, 70.

Dépenses.	Dépense en argent pour 1891 et 1892.	A ajouter le matériel en main, 1891.	Total de la dépense pour 1891 et 1892.	A déduire le matériel en m., ventes, approv. de l'asile, etc.	Dépense nette en argent pour 1891 et 1892.	Coût par tête.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Appointements	19,833 76	.....	19,833 76	2,460 00	17,373 76	248 19¾
Gratifications	671 92	.....	671 92	.....	671 92	9 59¾
Uniformes	770 72	432 16	1,202 88	173 21	1,029 67	14 71
Rations	7,406 19	452 48	7,858 67	4,770 48	3,088 00	44 11½
Vêtements	1,900 46	453 18	2,353 64	1,174 74	1,178 90	16 84
do des détenus élargis	367 49	88 76	456 25	120 04	336 21	4 80¼
Frais de voyage des détenus	674 68	.....	674 68	.....	674 68	9 64
Literie	326 36	.....	326 36	37 38	288 98	4 11¾
Infirmerie	597 94	199 97	797 91	99 19	698 72	9 98¼
Chapelles	169 21	13 00	182 21	.....	182 21	2 60½
Evasions	330 58	.....	330 58	.....	303 58	4 72¼
Bibliothèque	70 30	.....	70 30	.....	70 30	1 00½
Réparations aux bâtiments	1,136 96	275 30	1,412 26	212 59	1,199 67	17 13¾
Etables	1,103 37	60 00	1,163 37	37 60	1,125 77	16 08¼
Cuisine	387 45	70 42	457 87	161 74	296 13	4 23
Ferme	301 47	77 98	379 45	35 25	344 20	4 91¾
Entretien des machines	60 10	.....	60 10	.....	60 10	0 86
Chauffage	6,702 89	873 75	7,576 64	1,555 67	6,020 97	86 01½
Eclairage	190 65	476 32	666 97	269 62	397 35	5 67¾
Salle d'armes	3 40	.....	3 40	.....	3 40	0 04½
Prison	321 30	78 65	399 95	0 75	399 20	5 70¼
Clôturage	410 65	.....	410 65	.....	410 65	5 86¾
Papeterie et imprimeur de la reine	382 32	120 00	502 32	110 00	392 32	5 60¼
Télégrammes	84 24	.....	84 24	.....	84 24	1 20½
Frais de port	77 89	.....	77 89	.....	77 89	1 11½
Messagerie	39 98	.....	39 98	.....	39 98	0 57¼
Fret	260 27	.....	260 27	2 10	258 17	3 68¾
Annonces	80 07	.....	80 07	.....	80 07	1 14½
Frais de voyage	43 45	.....	43 45	.....	43 45	0 62
Honoraires des procureurs	7 00	.....	7 00	.....	7 00	0 10
Service spécial	72 35	.....	72 35	.....	72 35	1 03¼
Transfert des prisonniers	198 65	.....	198 65	.....	198 65	2 83¾
Frais judiciaires	12 00	.....	12 00	.....	12 00	0 17¼
Appareil photographique	7 52	.....	7 52	.....	7 52	0 10¾
Téléphone	135 00	.....	135 00	.....	135 00	1 92¾
Fournitures spéciales	232 40	.....	232 40	.....	232 40	3 32
Extras pour le diner de Noël	32 02	.....	32 02	.....	32 02	0 46
Total	45,403 01	3,671 97	49,074 98	11,220 36	37,854 62	540 78

Dépense nette en argent		$37,854 62	
Coût par tête			$ 540 78
MOINS—Balance payée par le ministère de l'intérieur pour l'entretien des aliénés	$11,107 47		
Revenu en argent	1,017 51		
		12,124 98	
Dépenses nettes		$25,729 64	
Coût net de l'entretien par tête par année			$ 367 56
Chaque détenu par jour			$ 1 00

GEO. L. FOSTER,
Préfet.

P. McGOWAN.
Comptable.

N° 3.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

PÉNITENCIER DU MANITOBA,
MONTAGNE-DE-PIERRE, 22 août 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les détenus protestants pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nombre de détenus inscrits sur les registres, le 30 juin 1892.		45	
do	arrivés pendant l'exercice	25	
			— 70
do	libérés à l'expiration de leur sentence	18	
do	transférés à Kingston	3	
do	évadés	2	
do	graciés	1	
			— 24
do	restant inscrits sur les registres le 30 juin 1892		— 46

Ce qui accuse une diminution de 1 sur l'année dernière. Sur ce nombre de détenus il y a 45 hommes et 1 femme. Cette dernière était une jeune fille de 15 ans lorsqu'elle est entrée ici, et son jeune âge démontre que s'il y eût eu une prison de réforme pour les détenus sous le contrôle du gouvernement fédéral, elle aurait dû y être envoyée, au lieu de la mettre en contact avec des criminels plus endurcis.

Les offices ordinaires du dimanche ont été régulièrement célébrés. En sus de l'instruction que je donne à ces offices, j'ai inauguré, au commencement de janvier, un cours religieux, invitant tous les détenus présents et qui en avaient le désir à assister à ces cours. Le préfet a eu l'obligeance de mettre une salle à ma disposition et de me fournir une garde convenable. J'ai eu beaucoup d'encouragement dans cette tâche, ainsi que le démontrent les progrès accomplis tant au point de vue du nombre de ceux qui suivent les cours que de l'attention très sérieuse que les détenus ont portée aux sujets à l'étude. Je prie Dieu sincèrement qu'il continue à répandre ses bénédictions sur nos petites réunions afin que tous ceux qui y assistent puissent en éprouver beaucoup de bien spirituel. A notre première réunion l'assistance était de 10 ; elle est maintenant de 33. Un ordre et un maintien parfaits règnent à ces assemblées.

Le dimanche, 26 juin, à l'office ordinaire du matin, un jeune sauvage, condamné à mort, après s'être bien préparé et sur sa propre demaude, a été admis dans le giron de l'église, par la célébration solennelle du baptême. Vu les circonstances particulières du crime du condamné, et le peu de temps qui le séparait de l'exécution de la sentence, ce fut une célébration solennelle et très émouvante, pour moi comme pour l'assistance. Par suite de l'intervention du public en général, une requête demandant la commutation de sa sentence à un emprisonnement à vie fut préparée, et vu les circonstances apparentes qui accompagnaient l'affaire, le gouverneur général a acquiescé à la demande.

La conduite de ceux qui relèvent de mon ministère a été, sauf une exception, tout ce qu'on pouvait désirer de bien. L'exception est un nègre illettré et têtu. Depuis son arrivée ici il a été une cause de désordre non seulemeut pour les affaires spirituelles, mais aussi pour la presque totalité des règles de la prison. Tous les arguments possibles ont été employés auprès de cet homme dans le but de l'amener à envisager les choses sous leur propre jour, mais avec peu de succès. On est à s'occuper de son affaire, en ce moment, si je comprends bien, dans le but de le transférer à Kingston. Pour ne parler qu'au point de vue de son état spirituel, je suis porté à croire que s'il n'est pas fou sur ce point, il est un sujet désespéré.

Les détenus ont éprouvé beaucoup de désappointement du fait que, pour une raison ou pour une autre, il ne leur a pas été permis de décorer leur chapelle le jour de Noël, comme ils avaient l'habitude en pareilles occasions. La somme dépensée pour décorations était si triviale qu'elle justifiera, je l'espère sincèrement, le département

à l'avenir à accéder à cette prière d'une coutume de tout temps, le plus grand jour de tous ceux qui portent le nom de chrétiens.

L'école et la bibliothèque continuent dans leurs œuvres très utiles, sous la direction et la solicitude de M. Bourke et ses aides. Ainsi que je l'ai dit déjà, on n'enseigne, en général, que des cours élémentaires. Tout de même nous constatons qu'un bon nombre de jeunes gens qui ont le malheur d'être envoyés ici, avec une longue sentence à purger, et connaissant parfaitement ces sujets élémentaires, désirent élever leurs études à un niveau plus élevé. M. Bourke est toujours prêt à les obliger en prêtant ses propres livres ainsi que des ouvrages qu'il obtient d'autres personnes, dans le but de satisfaire à leurs désirs. Je recommanderais qu'il fût permis à M. Bourke de se procurer les livres dont il pourrait avoir besoin et qui ne se trouvent pas dans l'établisement pour les détenus qui le méritent, tout en tenant compte de l'économie. Le chœur continne dans son exellent travail, malgré nombre de difficultés (à l'état de proverbe dans tous les chœurs, mais qu'on rencontre surtout dans les prisons), grâce aux efforts incessants de M. Deuden.

Avec la permission du préfet j'ai eu l'aide, de temps à autre, du Rév. W. A. Burman, principal de l'école d'industrie des sauvages de la terre de Rupert, pour enseigner les sauvages confiés à mes soins. Je dois à ce monsieur, à cet ami sincère des sauvages, une très grosse dette de reconnaissance.

En dernier lieu, et qui n'est pas la moindre chose, c'est avec beaucoup de peine que j'ai à signaler une certaine intervention que rencontre dans leurs convictions religeuses ceux-là qui me sont régulièrement confiés, et à suggérer, si on me le permet, un moyen d'obvier, à l'avenir, à de telles pénibles difficultés.

Inutile pour moi d'entrer ici dans les détails de cette intervention autrement qu'en mentionnant tout simplement le fait. Il n'y a rien à gagner par là. Je suggérerais donc, respectueusement, avec l'espoir que vous voudrez bien vous en occuper sérieusement si vous ne daignez pas l'approuver, que lorsqu'un détenu est trouvé coupable et que le juge est sur le point de le condamner, le juge ou le shérif, avant que le prisonnier ne sorte de la cour, s'assure de sa croyance religieuse, et que la déclaration soit signée par tel fonctionnaire et transmise par le juge ou le shérif avec l'écrou ordinaire, pour être remise à ceux auxquels est confiée la garde de ces documents; et que, dans chaque cas, ceci sera réputé une déclaration officielle de sa ou de leur croyance religieuse, sauf le cas où le détenu arriverait à une conviction contraire sincère et sérieuse, ce qui devra être déterminé par le ministre ou l'inspecteur.

On épargnerait ainsi aux préfets beaucoup de difficultés et d'embarras, et tous les aumôniers accepteraient certainement la chose comme solution très juste et équitable de ce qui est souvent une question vexatoire. Il existerait et il devrait alors exister et de la bonne volonté et de bons rapports entre un fonctionnaire et un autre.

En terminant, monsieur, je désire renouveler mes remercîments à l'adresse de tous les fonctionnaires qui m'ont aidé dans l'accomplissement de mes devoirs.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

ARTHUR W. GOULDING, M. D.
Aumônier protestant.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 4.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

PÉNITENCIER DU MANITOBA,
MONTAGNE-DE-PIERRE, 13 août 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

A l'expiration de l'exercice il y avait 25 détenus sous ma direction. C'est à peu près le nombre que j'avais l'année précédente.

En général ceux que j'ai eus sous mon ministère m'ont donné satisfaction.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

G. CLOUTIER, prêtre,
Aumônier.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 5

RAPPORT DU MÉDECIN.

PÉNITENCIER DU MANITOBA, MONTAGNE-DE-PIERRE, 25 août 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Je n'ai pas à signaler de maladies graves, ni d'accidents sérieux ou de mortalités. Ma division, sous la direction efficace de l'intendant d'hôpital Bourke, n'offre rien qui mérite une mention spéciale.

Les aliénés qui sont encore sous mes soins ont été l'objet de toute l'attention qu'il est possible de leur donner ici.

Nombre de jours à l'infirmerie..... 487

Le préfet a fait preuve de bonté dans ses attentions aux malades, et je l'en remercie.

J'annexe les états ordinaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

M. R. D. SUTHERLAND, M. D.
Médecin.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

RELEVÉ des malades traités à l'infirmerie, pénitencier du Manitoba, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

Maladies.	Admis.	Elargis	Restant.
Fièvre bilieuse	1	1	.....
Brûlure	1	1	.....
Conjonctivite	1	1	.....
Diarrhée	1	1	.....
Débilité nerveuse	2	1	1
Dyspepsie	1	1	.....
Epilepsie	1	1	.....
Parulie	1	1	.....
Insomnie	1	1	.....
Névralgie	1	1	.....
Néphrite	1	1	.....
Rhumatisme	5	4	1
Arthrite rhumatismale	1	1	.....
Syphilis	1	1	.....
Entorse	1	1	.....
Mal de dent	1	1	.....
Blessure	3	2	1
Total	24	21	3

W. R. D. SUTHERLAND, M.D.,
Médecin.

N° 6.

RAPPORT DE L'INSTITUTEUR.

PÉNITENCIER DU MANITOBA, 22 août 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur l'école. Le nombre de détenus qui ont suivi l'école cette année est de 23. En sus, on permet à nombre de détenus qui ne suivent pas l'école de se servir des livres d'écoles, et presque tous les membres des deux classes manifestent le même désir de s'instruire que j'ai signalé dans des rapports antérieurs. Il est difficile d'indiquer la somme de bien que font l'école et la bibliothèque. Outre l'emploi qu'il peut faire plus tard des connaissances qu'un détenu acquiert ici, l'attention qu'il consacre à l'étude, surtout lorsqu'il fait de bons progrès, tend à faire disparaître cette mélancolie, ces dispositions méditatives particulières à la vie de forçat. Je regrette d'avoir à répéter que nombre de ceux qui suivent l'école sont de tout jeunes garçons, à l'amélioration morale desquels la société d'un pénitencier n'est pas favorable.

Il arrive fréquemment qu'un jeune détenu arrive ici avec une connaissance passable d'une instruction élémentaire anglaise. Il voit devant lui un long terme d'emprisonnement et désire, naturellement, poursuivre ses études plus loin. Pour faire face à ces besoins, j'ai pris dans ma bibliothèque comme dans celle de l'aumônier protestant des livres de cours plus avancés. Je désire exprimer mes remerciements envers le révérend M. Goulding pour son obligeance dans ces circonstances. Je recommanderais respectueusement que l'école soit munie de livres de cours avancés que l'instituteur jugera nécessaires.

Je dois exprimer ma gratitude envers le préfet, M. Foster, pour le vif intérêt qu'il porte à mes travaux.

Nombre de livres dans la bibliothèque générale	137
do do protestante	309
do do catholique	199
Total	645
Nombre de livres ajoutés pendant l'exercice	61
Nombre de détenus se servant de la bibliothèque générale	67
do do protestante	44
do do catholique	23
Nombre de volumes en circulation	2,986

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A M. J. G. MOYLAN, Inspecteur des pénitenciers.

D. D. BOURKE, *Maître d'école.*

N° 7.

MOUVEMENT des détenus pour l'année expirée le 30 juin 1892.

Mouvement.	Détenus.	Total.
Détenus au 30 juin 1891 à minuit	71	
Entrés depuis	36	107
Sortis à l'expiration de leur peine	28	
Evasions	2	
Transférés à Kingston	1	
Graciés	1	
Total des détenus élargis	.....	32
Total au 30 juin 1892 à minuit	.....	75

GEO. L. FOSTER, *Préfet.*

N° 8.

LISTE des détenus reçus au pénitencier du Manitoba pour l'année terminée le 30 juin 1892.

Numéro.	Nom.	Occupation.	Nationalité.	Célibataires.	Mariés.	Religion.	Crime.	Durée.	Date de la condamnation.	Où condamnés.	Observations.
24	Edward Kay	Boucher	Américain	1		Protestant	Bris de magasin et larcin	5 ans	30 juin '91.	Winnipeg	Evadé le 25 mars '92.
49	George Weston	Peintre	Anglais		1	do	do do	5 do	30 do '91.	do	
36	James Houseman	Charpentier	Métis		1	Catholique	Avoir tué des bestiaux	2 do	25 do '91.	Edmonton	
66	Sam. Favel	Aucune	Sauvage		1	do	do	2 do	25 do '91.	Creek Pincher.	
75	Taureau-Ours	do	do		1	Protestant	Coup de feu avec inten. de meurtre	2 do	9 juillet '91.	Brandon	
11	Herbert Glover	do	Canadien	1		do	Larcin	2½ do	14 do '91.	Calgary	
77	George Bennett	Boulanger	Ecossais	1		do	Bris de maison et larcin	3 do	9 do '91.	do	
76	John Johnston	Cultivateur	Canadien	1		do	Recel de marchandises volées	3 do	8 do '91.	do	
15	Frederick Wood	Cuisinier	Anglais	1		do	Vol de bestiaux	2 do	31 do '91.	Winnipeg	
26	Charles Hathaway	Mécanicien	Américain	1		do	Félonie et vol de chevaux	5 do	22 août '91.	Moosomin	
32	Thos. Henry Oates	Aucune	Anglais	1		do	Larcin	2 do	21 do '91.	Brandon	
7	Frederick Shoults	do	Canadien	1		do	Bris de magasin	10 do	1er oct. '91.	Calgary	
30	Wm. MacDonald	Bijoutier	Américain		1	do	do	10 do	6 do '91.	do	
38	Mary Gillfillen	Modiste	do		1	do	do	5 do	1er do '91.	do	Transféré à Kingston le 10 nov. '91.
39	John Gelson	Aucune	Ecossais	1		do	Voies de fait indécentes	2 do	3 nov. '91.	Winnipeg	25 coups de fouets ajoutés à la sentence.
34	Patrick Barrett	do	Anglais	1		Catholique	Bris de magasin et larcin	3 do	3 do '91.	do	
51	Thos. N. Eglington	Cuisinier	Ecossais		1	Protestant	Amené des chev. volés en Canada.	2 do	31 oct. '91.	Lethbridge	
52	Wm. Pattenden	Aucune	Anglais	1		do	Meurtre	15 do	21 do '91.	Winnipeg	Condamné à mort sentence commuée à 15 ans d'emprisonnement, avec possibilité de l'abréger de 10 ans
38	Arch. Chisholm	Teneur de livres.	Canadien	1		do	Relation charnelle d'une jeune fille au-dessous de l'âge.	5 do et 25 c. de fouet.	20 do '91.	do	
62	Joseph Farrell	Aucune	Irlandais	1		Catholique	Larcin	5 ans	28 déc. '91.	do	
42	Richard Phillips	do	Anglais	1		Protestant	Vol de chevaux	5 do	12 do '91.	Creek de l'Era.	
40	Wm. Welsh	do	Métis	1		Catholique	do	3 do	8 mars '92.	Fort-Macleod.	
31	James D. Murray	do	Ecossais		1	Protestant	do	3 do	31 déc. '91.	do	
48	Michael Joyce	do	Irlandais	1		Catholique	Bris de magasin et larcin	5 do	16 mars '92.	Winnipeg	
54	Arch. McDonald	do	Ecossais		1	Protestant	Blessures	3 do	23 do '92.	Moosomin	
55	Frank Hale	Cuisinier	Américain	1		do	Vol avec effraction la nuit	3 do	18 avril '92.	Winnipeg	
58	Oswald E. Spence	Aucune	Ecossais	1		do	Tentative de meurtre	10 do	20 do '92.	Whitewood	
59	Rose Ann Fullam	do	Américain	1		do	Larcin	2 do	22 do '92.	Calgary	
60	Wm. Morrison	do	Métis	1		Catholique	Vol de cheval	2 do	22 do '92.	do	
63	Wm. O'Malley	Chauffeur	Amércain	1		do	Bris de magasin et larcin	2⅓ do	2 mai '92.	Winnipeg	
61	Charles McGann	Aucune	do	1		do	do do	2⅓ do	2 do '92.	do	

64	Nez-Percé "Sam"	do	Sauvage américain.	..	1	Protestant..	Meurtre.....	Vie.....	4 juin '92.	Fort-Macleod.	Admis sous sentence de mort.
68	Jambes-maigres...	do	Sauvage.. ..	..	1	Catholique..	Vol de chevaux.....	2 ans.....	28 mai '92.	do ..	
47	Calumet-Médecine	do	do	..	1	Protestant..	do	2 do	28 do '92.	do ..	
78	Bœuf-du-Milieu...	do	do	1	..	Catholique..	do	2 do	28 do '92.	do ..	
79	Edwin John Proof	Nettoy. d'engin.	Anglais.....	1	..	Protestant..	Larcin.....	2 do	11 juin '92.	Brandon.....	

N° 9.

MOUVEMENT des détenus du pénitencier du Manitoba, du 30 juin 1882 au 30 juin 1892.

DATE.	Détenus à minuit.	ENTRÉS.			Transférés à Kingston.	SORTIS.								Total sortis.	Total de ceux restant.	OBSERVATIONS.
						A l'expiration de leur peine.		Graciés.		Décédés.		Evadés.				
		Hommes.	Femmes.	Total.		Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.			
30 juin 1882	56	70	3	129	.....	17	1	....	.....	8	3	1	....	30	72	
30 do 1883	72	25	.....	97	.....	10	.....	15	.....	2	.....	1	....	28	69	
30 do 1884	69	31	....	100	.....	20	.....	3	.....	3	.....	2	....	28	72	
30 do 1885	72	38	.....	160	1	27	.....	36	.....	6	.....	...	....	70	90	
30 do 1886	90	24	.....	114	.....	15	.....	13	.....	2	.....	1	....	31	83	
30 do 1887	83	15	.....	98	.....	28	.....	2	.....	1	.....	...	....	31	67	
30 do 1888	67	18	.....	85	.....	14	.....	4	.....	.....	.....	1	....	19	66	
30 do 1889	66	34	.....	100	.....	23	.....	2	.....	1	.....	1	....	27	73	
30 do 1890	73	27	1	101	*3	13	.....	12	.....	1	.....	1	....	30	71	* 1 femme.
30 do 1891	71	34	2	107	†1	28	.....	1	.....	.....	.....	2	....	32	75	† 1 femme.
30 do 1892	‡75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...	....	.....	.....	‡ y compris 1 femme.

GEO. L. FOSTER,
Préfet.

N° 10.

LISTE des détenus graciés au pénitencier du Manitoba pendant l'exercice finissant le 30 juin 1892.

N°	Nom.	Crime.	Où condamnés.	Condamnation.
60	Derrière-mouillé	Larcin	Fort-Macleod, T.N.-O.	2 ans.

N° 11.

LISTE des réincarcérations au pénitencier du Manitoba pendant l'exercice finissant le 30 juin 1892.

N°	Nom.	Réincarcérations.	Crime.	Observations.
62	Joseph Farrell	Seconde	Larcin et sentence antérieures	Il a été arrêté de nouv. 30 heures après être sorti du pénitencier.
42	Alfred Phillips	Première	Vol de chevaux	

N° 12.

CRIMES pour lesquels sont détenus les condamnés au pénitencier du Manitoba, le 30 juin 1892.

Crimes.	Nombre.	Crimes.	Nombre.
Vol de la poste	1	Bris de magasin	4
Homicide	4	Parjure	1
Meurtre	3	Bris de maison et larcin	8
Apporté des effets volés en Canada	3	Recel	4
Blessures corporelles graves	2	Vol avec effraction la nuit	2
Intention de meurtre	2	Bris de maison et vol de bestiaux	2
Larcin et sentences antérieures	4	Conn. char. d'une jeune fille de moins de 16 ans.	3
Vol	1	Tuer des bestiaux avec l'intention de voler	2
Larcin	10	Coup de feu avec intention de meurtre	1
Vol de chevaux	13	Vol de bestiaux	1
Incendie	2		
Vol	1		75
Tentative de viol	1		

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

N° 13.

TERMES d'emprisonnement des détenus du pénitencier du Manitoba, 30 juin 1892.

2 ans.	2 ans et 6 mois.	3 ans.	4 ans.	5 ans.	7 ans.	10 ans.	14 ans.	15 ans.	20 ans.	A perpétuité.	Sous peine de mort.	Total.	Observations.
19	1	19	1	19	4	3	2	3	1	2	*1	75	* Commué depuis à perpétuité.

N° 14.

ORIGINE des détenus du pénitencier du Manitoba, 30 juin 1892.

Race.	Nombre.	Race.	Nombre.
Blancs	63	Sauvages métis	5
Noir	1	Sauvages	6
		Total	75

N° 15.

NATIONALITÉ des détenus du pénitencier du Manitoba, 30 juin 1892.

Nationalité.	Nombre.	Nationalité.	Nombre.
Canadiens	15	Danois	1
Italien	1	Ecossais	9
Anglais	14	Sauvages	6
Nègre des Etats-Unis	1	Allemand	1
Irlandais	8	Espagnol	1
Sauvages métis	5	Français	1
		Total	75

N° 16.

AGE des détenus du pénitencier du Manitoba, 30 juin 1892.

De 15 à 20 ans.	De 20 à 25 ans.	De 25 à 30 ans.	De 30 à 40 ans.	De 40 à 50 ans.	De 50 à 60 ans.	De 60 à 70 ans.	Total.
12	16	14	20	9	3	1	75

N° 17.

RELIGION des détenus du pénitencier du Manitoba, 30 juin 1892.

Religion.	Nombre.	Religion.	Nombre.
Protestants	46	Inconnue—attendant la décision du département	1
Catholiques romains	28	Total	75

N° 18.

ETAT du degré d'instruction des détenus du pénitencier du Manitoba, 30 juin 1892.

Education.	Nombre.	Education.	Nombre.
Ne sachant ni lire ni écrire	3	Sachant lire le cri (seulement)	2
Sachant lire seulement (l'anglais)	5	Sachant lire l'italien (seulement)	1
Sachant lire et écrire (l'anglais)	64	Total	75

N° 19.

OCCUPATION des détenus du pénitencier du Manitoba, 30 juin 1892.

Occupation.	Nombre.	Occupation.	Nombre.
Journaliers	14	Télégraphiste	1
Forgerons	2	Poseur d'appareil à vapeur	1
Cultivateurs	8	Briqueteur	1
Commis	3	Imprimeur	1
Bouviers	4	Peintres	2
Cuisiniers	5	Finisseur en cuivre	1
Tailleurs	3	Ferblantier	1
Charpentiers	2	Boulanger	1
Chauffeurs	2	Bijoutier	1
Boucher	1	Aucune	20
Machiniste	1	Total	75

N° 20.

RELEVÉ de l'état civil des détenus du pénitencier du Manitoba, 30 juin 1892.

Etat civil.	Nombre.	Etat civil.	Nombre.
Célibataires	55	Veuf	1
Mariés	19	Total	75

N° 21.

RELEVÉ des punitions infligées aux détenus du pénitencier du Manitoba pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Punitions.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Total.	Observations.
Cellule obscure	1	2	....	....	....	....	1	....	....	....	....	2	6	
Privés de rémis. de peine	4	6	11	3	6	....	4	13	9	5	9	22	92	
Admonestés	8	6	1	....	4	4	2	2	9	5	9	4	54	
Privés des livres de la biblio.	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	
Au pain et à l'eau	1	10	2	2	....	1	2	....	2	1	3	....	24	
Cellule	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	
Réprimandés	....	....	....	....	1	1	....	....	1	....	1	2	6	
Fouettés	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	
Privés de toute rémission	....	....	....	....	....	....	....	....	....	*1	....	....	1	*Pour tentative d'évasion.
Lit dur	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	1	
Totaux	16	24	15	5	11	6	10	15	21	13	22	30	188	

N° 22.

RELEVÉ des réductions de peine gagnées ou perdues par les détenus du pénitencier du Manitoba pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Mois.	Gagnés.	Perdus.	Observations.
1891.			
Juillet	372½	8	
Août	349½	22	
Septembre	334	44	
Octobre	347½	13	
Novembre	356	10	
Décembre	335	9	
1892.			
Janvier	364½	7	
Février	354¾	22	
Mars	355	19	
Avril	366¾	87*	*Comprend 75 jours perdus par un détenu pour tentative d'évasion.
Mai	403¼	14	
Juin	367¾	41	
Total	4,306½	296	

N° 23.

TABLEAU et valeur du travail improductif des détenus du pénitencier du Manitoba pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Emploi.	Jours.	Prix.	Montant.
		$ cts.	$ cts.
Cuisine et lavoir	1,012	0 25	253 00
Boulangerie	732	0 25	183 00
Buanderie	1,000	0 25	250 00
Atelier des charpentiers	1,650	0 25	412 50
do tailleurs	2,456	0 25	614 00
do cordonniers	1,145	0 25	286 25
Nettoyage des lampes	900	0 25	225 00
Forge	350	0 25	87 50
Ecuries	580	0 25	145 00
Porcherie	635	0 25	158 75
Sciage et charriage de bois	2,163	0 25	540 75
Jardin	1,140	0 25	285 00
Ferme et serre aux légumes	1,762	0 25	440 50
Entretien des terrains	325	0 25	81 25
Boucherie	101	0 25	25 25
Réparation des logements	15	0 25	3 75
Clôturer les do	115	0 25	28 75
Sciage et charriage de glace	59	0 25	14 75
Résidence du préfet	732	0 25	183 00
do du sous-préfet	390	0 25	97 50
Peinturage et blanchissage	210	0 25	52 50
Fauchage de foin	320	0 25	80 00
Service de l'économe	732	0 25	183 00
do du garde-magasin	260	0 25	65 00
do du soubassement	366	0 25	91 50
do de la prison	732	0 25	183 00
do des chapelles	366	0 25	91 50
do de la grande salle	366	0 25	91 50
do de l'infirmerie	1,064	0 25	366 00
do du bibliothécaire	366	0 25	91 50
Services généraux	500	0 25	125 00
	22,544	.....	55,636 00

GEO. L. FOSTER,
Préfet.

N° 24.

MOYENNE par jour des détenus du pénitencier du Manitoba pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Totaux par mois.	—	Moyennes par jour.	Totaux par mois.	—	Moyennes par jour.
Forçats.			*Aliénés.*		
Juillet 1891	2,315		Juillet 1891	1,418	
Août 1891	2,230		Août 1891	1,457	
Septembre 1891	2,165		Septembre 1891	1,358	
Octobre 1891	2,138		Octobre 1891	1,395	
Novembre 1891	2,068		Novembre 1891	1,336	
Décembre 1891	2,137		Décembre 1891	1,364	
Janvier 1892	2,079		Janvier 1892	1,364	
Février 1892	1,916		Février 1892	1,276	
Mars 1892	2,089		Mars 1892	1,364	
Avril 1892	2,064		Avril 1892	1,306	
Mai 1892	2,193		Mai 1892	1,301	
Juin 1892	2,222		Juin 1892	1,343	
	25,616	69·98		16,282	44·48
			Moyenne quotid. des détenus		114·46

GEO. L. FOSTER,
Préfet.

N° 25.

LISTE des employés du pénitencier du Manitoba le 30 juin 1892.

Nom.	Emploi.	Religion.	Date de la nomination.	Appointements.
				$ cts.
Geo. L. Foster	Préfet	Protestant	1er mai 1891.	2,000 00
Æ. O. D. McDonell	Sous-préfet et gardien-chef	Catholique	18 janv. 1891.	1,200 00
A. W. Goulding	Aumônier protestant	Protestant	11 avril 1886.	800 00
Gabriel Cloutier	do catholique	Catholique	5 do 1883.	600 00
W. R. D. Sutherland	Médecin	Protestant	1er mai 1882.	1,200 00
P. McGowan	Comptable et garde-magasin	Catholique	7 fév. 1886.	1,100 00
Benjamin F. Power	Sous-comptable et garde-magasin	do	1er fév. 1886.	700 00
Wm. Durden	Commis du préfet	Protestant	1er nov. 1887.	660 00
John Mustard	Econome	do	1er sept. 1884.	800 00
D. D. Bourke	Infirmier en chef et instituteur	Catholique	23 juillet 1886.	870 00
John Smith	Mécanicien et forgeron	Protestant	1er nov. 1889.	780 00
Wm. Shead	Tailleur instructeur	do	1er déc. 1886.	750 00
Eli Lusignan	Charpentier instructeur	Catholique	1er avril 1892.	600 00
John Puigh	Garde	Protestant	24 mars 1885.	650 00
J. O. Beaupré	do	Catholique	28 juillet 1885.	650 00
George Addison	do	Protestant	20 oct. 1885.	650 00
Wm. Eddles	do	do	19 août 1885.	650 00
P. McFarlane	do	do	1er fév. 1888.	590 00
D. G. Sutherland	do	do	11 déc. 1888.	560 00
Charles Gingras	do	Catholique	1er fév. 1891.	500 00
Wm. Grahame	do	Protestant	1er juin 1891.	500 00
E. Freeman	do et messager	do	2 do 1887.	650 00
Amédée Manseau	do	Catholique	1er juill. 1891.	500 00
Wm. H. Walpole	do	Protestant	1er mars 1892.	500 00
E. Bourke	do	do	1er sept. 1891.	500 00

GEO. L. FOSTER,
Préfet.

N° 26.—REVENU.

DT. LE CANADA en compte avec le pénitencier du Manitoba, pour l'exercice clos le 30 juin 1892. AV.

		$ cts.		$ cts.
1891.				
7 août	Dépôt en argent	37 44	Confection	237 86
8 sept.	do	32 70	Cordonnerie	88 81
14 oct.	do	46 76	Charpenterie	65 92
13 nov.	do	78 52	Forge	4 60
10 déc.	do	227 88	Ferme	589 25
			Blanchissage	31 07
1892.				
6 janvier	do	85 00		
8 do	do	90 23		
8 février	do	67 69		
8 mars	do	59 78		
7 avril	do	74 65		
6 mai	do	56 95		
8 juin	do	82 53		
8 juillet	do	66 99		
18 do	do	10 39		
		1,017 51		1,017 51

P. MCGOWAN,
Comptable.

GEO. L. FOSTER,
Préfet.

N° 27.

DÉTAILS des dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1892.

Appointements.	$ cts.
Préfet, Geo. L. Foster	2,000 00
Sous-préfet et geôlier en chef, Æ. D. O. McDonell, 7 jours	22 55
Aumônier protestant, A. W. Goulding	800 00
do catholique, G. Cloutier	600 00
Médecin, W. R. D. Sutherland	1,204 00
Comptable et garde-magasin, P. McGowan	1,100 00
Aide garde-magasin, B. F. Power, 4 mois 11 jours	254 27
Commis du préfet, Wm. Durden	660 00
Econome, John Mustard	800 00
Infirmier en chef et instituteur, D. D. Bourke	870 00
Mécanicien et forgeron, John Smith	780 00
Tailleur instructeur, Wm. H. Shead	750 00
Charpentier instructeur, John Puigh, 9 mois	524 97
Charpentier instructeur, Eli Lusignan, 3 mois	150 00
Gardes, 4 à $650	2,600 00
do 1	590 00
do 1	560 00
do 3 à $500	1,500 00
Garde Preston, 2 mois	108 32
do McNaughton, 7 mois,—jours	338 05
do E. Bourke, 10 mois	416 68
do A. McDonald, 9 mois	419 94
do John Puigh, 3 mois	162 56
do W. Walpole, 4 mois	166 72
	17,378 06
Appointements, personnel de l'asile.	
Employé, Wm. Abbott	500 00
do A. Pritchard	500 00
do J. H. Hackland	500 00
Directrice, Ellen McLean	360 00
Aide-direct., Isabel McLeod	300 00
do Catherine Davis	300 00
	2,460 00
Gratifications de retraite.	
P. H. Ennis	143 86
Ben Preston	528 06
	671 92
Uniformes.	
11 paires de gants noirs	2 75
4,000 œillets	1 60
1,000 agrafes	1 10
10½ douz. de brandebourgs	14 75
5½ lbs de soie torse	50 26
6 grosses contre-rivets et rivets en cuivre	3 00
17½ lbs de veau français	26 25
60 prs de devants de veau franç., à $1.50	90 00
4 prs do do 2.50	10 00
⅝ vgs de velours de soie	3 12
218 vgs de batiste	36 87
36 vgs de milleret doré, à 7½c	2 70
6¼ lbs de soie assortie pour coudre	52 71
6 grosses de milleret assorti	71 41
Ouate pour habit	3 77
335 vgs de grosse toile pour habit	46 97
46 vgs de toile	6 79
Noir à soulier	0 25
2 lbs de tissu élastique	6 00
11⅝ vgs de corde dorée	1 75

Uniformes—Fin.	$ cts.
2 douz. glycerine espagnole	10 00
4 bonnets de fourrure	12 00
2 collets dorés	4 00
2 couronnes dorées	8 00
75 vgs serge bleue, à 70c	52 50
152 vgs do 60c	91 50
101 vgs do 55c	55 83
13½ vgs de tweed d'Halifax	47 81
2 ornements pour casquette	1 00
2 douz. mitaines en peau de chevreau	40 25
1 grosse d'agrafes et œillets	0 60
26½ vgs de drap italien, à 55c	14 58
Boutons pour habit	0 60
	770 72
Rations.	
822 sacs de farine	2,027 00
52,121¾ lbs de bœuf	3,181 84
13 brls de lard, à $18	234 00
488 lbs de mouton	43 92
186 do porc frais, à 8c	14 88
887½ do poisson blanc	49 65
3,300 do morue	198 00
2,518 do beurre, à 17c	428 06
515 do thé	113 30
75 do café de Java	27 75
280 do raisin	19 60
226 do groseilles	16 96
500 do riz	25 00
2,003 do fèves	85 12
588 do pois fendus	17 64
804 do d'orge mondée	28 09
3,146 do farine d'avoine	98 32
3,075 do sucre	153 75
20 do sucre granulé	1 15
260 do lard	26 65
30 do houblon	5 40
25 do poivre	5 00
½ do toute-épice	0 20
½ do clous de girofle	0 25
¼ do muscade	0 32
3,360 do sel	37 80
300 do sel fin	4 50
342 do tabac à chiquer	174 44
192½ do tabac à fumer	115 50
53 do graisse	3 18
45 do poudre à pâte	20 25
8 do levain	6 80
Essence de citron	0 83
Ecorce de citron	0 70
Bicarb. de soude	0 05
3 douz. d'œufs	0 51
2 boîtes de pipes de plâtre	2 20
5 brls de pommes	16 25
81 galls de vinaigre	24 30
349¾ galls de mélasse	197 03
	7,406 19
Vêtements.	
Couteaux de cordonnier	2 50
Courroies d'émeri	3 00
Alènes assorties	0 50
½ os de daim	4 50
¼ douz. de pinces	2 25
1 douz. de formes pour chaussures	5 40
1 douz. de râpes	4 00
2 limes	3 00
1 gall. de vernis à chaussure	1 50

N° 27.—Détails des dépenses pour l'année terminée le 30 juin 1892—*Suite.*

Vêtements—Fin.	$ cts.
5 lbs de cire	1 00
30 lbs de clous assortis	2 90
¼ lb. de soies de cochon	2 75
Rivets assortis	2 00
2 roulettes de cordonniers	1 50
2 lbs de broquettes	1 00
3 grosse de papier sablé	1 35
1 gall. de vernis	2 20
4 grosses d'alènes assorties	6 62
⅓ douz. de marteaux	1 62
9 lbs de ligneuil	7 20
1½ boisseau de chevilles	1 87
¼ grosse de talons	0 62
3 lbs de rivets	1 50
1,196¼ lbs de cuir à semelle	382 80
160 lbs de cuir à empeignes	96 00
22 lbs de cuir ciré	11 00
47 lbs de peaux d'orignal	47 00
202 lbs de cuir à mocassins	101 00
8 douz. de tiges en acier	4 00
2 douz. d'alènes	1 20
¼ grosse d'aiguilles de tailleur	2 99
Aiguilles pour machine à coudre	8 04
35 grosses de boutons assortis	10 20
15 douz. de galons assortis	9 00
Fil blanc assorti	45 52
177 lbs de laine filée	69 92
4 douz. de chapeaux de paille	3 00
614 vgs de flanelle grise	244 05
478½ vgs de tweed	237 95
26½ vgs d'étoffe à robe	5 47
309½ vgs de coutil croisé	57 39
Papier pour patron	4 00
4 paires de bas	1 80
357¼ vgs de coton	32 90
2 châles	5 00
2 paires de gants	0 70
5 vgs de batiste noire	0 75
115 lbs de cuir à mocassins	40 25
124½ vgs de tweed gris	54 67
Enveloppes	1 00
3 paires de cisailles	22 50
2 brosses	0 34
1 boîte de craie pour tailleur	1 10
Dés	0 20
149½ vgs de grosse toile	34 34
Cire d'abeilles	1 40
2 grosses de boucles	1 30
48 vgs de toile de Hollande	7 08
Broches de machines à tricoter	3 75
Cirage	0 94
2 paniers à linge	2 50
26 lbs de coton à tricoter	9 10
1 machine à coudre "Singer"	45 00
Huile de blanc de baleine	1 25
Lettres découpées et chiffres	7 00
Poignée de fer à repasser	0 25
184½ vgs de coton jaune, à 9½c	17 07
126¾ vgs de coutil croisé	30 42
40 vgs de grosse toile	8 70
5 lbs de fil de chanvre	4 50
5 grosses de boutons en os	0 45
Diverses fournitures pour l'asile	161 49
	1,899 06

Vêtements des détenus élargis.	
55 lbs de peaux de veau canadien	41 25
105 pieds de cordouan	21 00
1 douz. de peaux de moutons colorées	7 00
2½ douz. de bretelles	6 63
2½ do de chemises	19 00
2½ do de camisoles	22 75
1½ do de caleçons	9 75

Vêtements des détenus élargis—Fin.	$ cts.
2 douz. de mouchoirs de poche	1 50
2 do de cravates	4 70
1 5/12 douz. de chapeaux de feutre	13 67
81¾ vgs de satinette	44 99
272½ vgs de batiste	47 82
1¼ douz. de collets en toile	3 00
10⅓ gros. de bout. pour veste et habit	16 11
1 douz. de bonnets de fourrure	12 00
½ do de cache-nez	6 00
127 vgs de tweed canadien, à 64½c	81 92
42 do de gélantine	7 65
1 douz. boucles de veste	0 75
	367 49

Allocation de voyage et gratifications.	
11 détenus, à $20 chacun	220 00
16 do à $15 do	240 00
Payé pour billets de chemins de fer	162 38
Frais pour des sauvages élargis	52 30
	674 68

Literie.	
461 vgs de coutil	53 26
40 paires de couvertures, à $3.60	144 00
24 do do 2.65	63 60
112 vgs de grosse toile	33 60
2 oreillers	3 00
1 service de chambre	3 00
Divers pour l'asile	25 90
	326 36

Hôpital.	
2 douz. de citrons, à 80c. ; Enos' fruit salt, $2	2 80
2 boîtes de dominos	1 70
2 bouilloires foncées en cuivre rouge	4 00
Cartes à jouer	3 10
1 douz. de pipes de bois	2 65
65 vgs de coton blanc	6 50
25 do de flanelle grise	7 50
2 pots de moutarde	2 00
3 toiles huilées	6 00
1 poêle de cuisine et accessoires	34 25
30 lbs de sucre granulé	1 75
1 horloge	6 50
21 galls spir. frumenti	47 25
3¼ do vini gallicis	13 38
Payé au Dr Blanchard	120 00
do McTavish	10 00
Divers médicaments	328 58
	597 94

Chapelles.	
Payé à Wm Durden, organiste	62 50
do Dlle Eva McDonell	37 50
1 bouteille de vin d'Oporto	1 25
Livres de prières	10 00
Accessoires d'autel	14 00
1 boîte de chandelles	0 96
Blanchissage du linge d'autel, etc	43 00
	169 21

Evasions.	
Payé p. frais de voya., voit. de loua., etc.	188 54
do à l'agent de pol. secrète McKenzie	10 00
do à John Mustard p. voy. en Floride	132 04
	330 58

N° 27.—DÉTAILS des dépenses pour l'année terminée le 30 juin 1892—*Suite.*

Bibliothèque.	$ cts.
70 volumes	58 50
59 vgs de grosse toile	11 80
	70 30

Réparations aux bâtiments.	
Tissu métallique	9 17
1 paquet de broquettes	0 50
8 lbs de rivets	1 10
Egout	42 56
2 barils de ciment de Portland	11 50
2,400 pds de vitre	113 00
Limes, assorties	7 21
67½ lbs de mastic	2 00
Passe-partout Yale	1 75
2 douz. de crayons de charpentier	0 75
17 grosses de vis	5 36
Têtes de pompe	19 00
5,500 pds de planches	101 00
1,666 pds de pin	63 10
8 barils de clous	33 75
1,203 pds de frêne, bouleau et chêne	60 15
533 voliges	10 66
1,804 pds de pin choisi	72 16
700 pds de bois à plafond	22 40
151 pds de noyer dur	9 81
37 pds de cèdre	2 22
150 lbs de blanc de plomb	10 50
20 lbs de peinture rouge	3 00
15 lbs de colle	3 00
28 lbs de bleu d'outremer	5 60
½ douz. de blanchissoirs	1 20
1⅓ douz. de pinceaux	3 03
4½ do de pentures	3 31
2 douz. de clanches Yale	5 00
⅙ douz. de ciseaux à mortaiser	0 71
⅔ douz. de mèches de vilebrequins	0 88
1 douz. de tarières	4 00
Trappes, coudes et accessoires, etc	30 70
Tuyau de plomb	8 00
14 lbs d'étain en saumon	3 92
2,410 lbs de fer	74 66
263 lbs d'acier	15 78
10 lbs d'écrous	1 00
125 lbs de clous	7 78
19 lbs de pointes assorties	2 44
½ douz. de boulons	0 75
1 pierre à aiguiser	0 65
1 diamant	5 50
4 galls de laque	12 00
1 do teinture en noyer noir	1 75
5 do de térébenthine	4 00
2,700 briques	31 05
Payé pour plombage et ajustage	305 35
⅚ douz. de serrures	2 25
	1,136 96

Cuisine.	
⅔ douz. de ciseaux	9 00
3 théières	3 00
Diverse ferblanterie	30 53
3,360 lbs de savon	224 56
7 douz. de balais	18 00
125 lbs de chlorure de chaux	13 80
290 vgs de toile à serviette	27 00
5 couteaux de boucher	3 92
2¼ douz. de brosses à plancher	9 37
3 douz. de cuillers	0 75
3 do de pots à pommade	1 50
2 barils de soude à laver	16 80
1½ douz. d'époussettes	6 75
2 cordes à linge	0 30
1 brosse à cheveux	0 30

Cuisine—Fin.	$ cts.
Réparations	4 75
1 douz. de verres	2 75
1 do de mine de plomb	1 00
1 do de peignes	1 50
1 do de miroirs	1 25
1 do de brosses à poêles	2 75
1 do de rasoirs	2 42
1 de de bleu	0 30
Divers pour l'asile	4 55
	387 45

Etables.	
1 wagon à double-siège	48 00
341 boiss. d'avoine	104 80
3½ tonnes de son	43 25
6 do de nourriture hachée	162 00
Nourriture non moulue	30 00
56 lbs de graine de lin	2 80
181½ boiss. d'orge	38 78
Payé pour hacher de l'orge et de l'avoine	23 51
½ grosse de boucles	0 45
3 grosses de rondelles en cuivre	1 50
62 lbs de cuir à harnais	19 84
2 licous	3 00
2 colliers	9 00
Réparer des harnais	0 50
½ douz. de chaînes	2 25
2 brosses à chevaux	1 98
1 étrille	0 30
Habit imperm. et gants pour messager	7 50
1 fouet	0 80
1 douz. de graisse pour essieux	0 75
Liniment pour chevaux	5 50
½ douz. de jougs	2 40
1 martingale	1 75
1 paire d'éperons et chaînettes	2 50
1 selle	25 00
2 chasse-mouches	2 50
⅓ douz. de vernis à harnais	6 00
½ do de seaux à eau	2 25
Bandages de roues et boulons, un ass.	2 33
1 anneau pour taureau	0 25
2 lbs de pierre ponce	0 20
Jantes de roues	1 40
½ douz. vernis noir	1 50
1 gallon de vernis pour voiture	1 75
2 do d'huile crue	1 48
2 do d'huile de ricin	2 55
1 peigne et éponge	0 95
Réparer les voitures	4 75
Services d'un étalon	13 00
1 taureau	27 80
Payé à McNerney	22 50
1 paire de chevaux	325 00
1 cheval	145 00
Payé au vétérinaire	4 00
	1,103 37

Ferme.	
Réparer les instruments aratoires	28 10
Loyer pour terrain à foin	59 00
Graines de jardin	34 80
75 lbs de ficelle à lier	11 25
Madriers en chêne	13 98
4 morceaux de bois de construction	2 00
Fer	13 74
1 tonne de charbon	12 00
Câble	4 56
Service d'un verrat	3 00
1 herse	13 00
15 boiss. d'orge de semence	7 50
Sacs	0 50

N° 27.—DÉTAILS des dépenses pour l'année terminée le 30 juin 1892—*Suite.*

Ferme—Suite.	$ cts.
154 minots de pommes de terre	62 34
Compte de l'inspec. des poids et mesures	7 75
Pelles	8 25
Papier goudronné	2 70
Compte du vétér. *in re* cochons malades	17 00
	301 47
Entretien des machines.	
Huile d'esturgeon	3 00
1 régulateur, $1,50 ; 4 soupapes	3 26
Robinets d'arrêt	3 43
1 douz. de limes	3 86
1 aspirateur	10 50
Suif	14 68
Soudure	1 10
Acide muriatique	0 30
Etoupage en caoutchouc	13 57
Mèche à chandelle	0 50
Fontes diverses	5 90
	60 10
Chauffage.	
356⅞ cordes de bois	974 47
606 188/2000 tonnes de houille bitum.	4,606 20
76 110/2000 tonnes de houille anthracite	692 11
Tuyau de fer	10 69
Barres de grilles	39 75
Tuyau de poêle	20 82
Scies	4 50
½ douz de haches	4 50
1 plaque de poêle	9 25
	6,362 29
Salles d'armes.	
Réparations aux revolvers	0 65
26 lbs de plomb à fusil	2 75
	3 40
Eclairage.	
20 grosses d'allumettes	9 40
Supports, cheminées et becs	51 57
Abat-jour	8 10
2 1/12 douz. lanternes	16 75
476½ gallons de pétrole	104 83
	190 65
Fournitures de la prison.	
Toile d'émeri	2 25
Pots de pommade	4 50
Passe-partout	5 00

Fourniture de la prison—Suite.	$ cts.
Serrures	31 00
Peignes et miroirs pour cellules	2 50
Seaux en tôle galvanisée	96 08
Effets pour le conservatoire	47 50
Baquet à charbon	0 75
Insecticide	8 00
Boyau pour Babcock	3 50
Tirette pour clochette	0 90
Flanelle verte	6 50
Crétonne	3 50
Toile écrue, brune	2 40
Epoussettes	10 13
Réparations aux clochettes électriques	32 10
Fer	48 80
Vis	6 55
Zinc	1 40
Cuir à repasser pour barbier	1 34
Papier de toilette	3 60
Transport d'une garde-robe	3 00
Ameublement de chambre à coucher	235 27
	556 57
Clôture.	
Poteaux en cèdre	213 35
Fil métalique barbelé	197 30
	410 65
Imprimeur de la reine et papeterie.	
Divers	381 82
Divers.	
Télégrammes	84 24
Frais de port	77 89
Frais de messagerie	39 98
Fret	600 81
Annonces	80 07
Frais de voyages	43 45
Honoraires de procureur	7 00
Service spécial	72 35
Transport des détenus	198 65
Frais judiciaires	12 00
Réparations à un appar. photograph.	7 52
Téléphone	135 00
Extras pour Noël	32 02
	45,408 28
MOINS—Payé au département de l'int. pour les aliénés des T. du N.-O. $16,257 82	
Employ. pour provisions 3,420 82	
	19,678 64
Total	25,729 64

N° 28.

BILAN, pénitencier du Manitoba, 30 juin 1892.

	$ cts.		$ cts.
Edifices, terrain, etc	315,558 92	Balance	347,169 93
Magasinier	1,053 67		
Econome	6,133 00		
Confection	1,130 19		
Cordonnerie	612 45		
Charpentier	553 50		
Forge	169 86		
Département du mécanicien	8,529 20		
Bétail de la ferme	2,184 25		
Etables	3,587 00		
Infirmerie	816 95		
Chapelle protestante	864 37		
do catholique	941 87		
Salle d'armes	1,245 39		
Ecole	130 30		
Bibliothèque	405 76		
Meubles et fournitures de bureau	1,414 75		
Logement des employés	1,838 50		
	347,169 93		347,169 93

P. McGOWAN,
Comptable.

N° 29.

RELEVÉ du rendement de la ferme du pénitencier du Manitoba pour l'exercice 1891-92.

	$ cts.
154½ tonnes de foin à $2.50	386 25
1,022 boisseaux d'avoine, à 2o	204 40
139 do d'orge, à 30c	41 70
40 do blé, à 50c	20 00
1,147½ do pommes de terre, à 20c	229 50
418½ do navets, 20c	83 70
25 do betteraves	6 25
115 do légumes divers	46 00
24½ do oignons, à $2	49 00
2,529 lbs de lard à 8c	202 32
1,000 têtes de choux à 20c	40 00
489 gallons de lait, à 20c	97 80
	1,406 92

P. McGOWAN,
Comptable.

N° 30.

Nombre de volumes pour l'école et la bibliothèque, 30 juin 1892.

Ecole.

1er Livre	65
2e do	32
3e do	18
4e do	13
Grammaire anglaise	18
do française	35
Arithmétiques	39
Géographies, petites	12
do grandes	20
Ardoises	52
Crayons	1 boîte
Crayons d'ardoise	1½ grosse
Histoire anglaise	4
Syllabaires	45
Dictionnaires	5
Tableau noir	1
Plumes	½ grosse
Porte-plumes	3½ douz.

Bibliothèque.

Volumes à la bibliothèque générale		137
do do protestante		309
do do catholique		199
		645
Volumes transférés à la bibliothèque générale pour l'usage de l'école du dimanche.	91	
do do protestante do do	41	
		132
Volumes à la bibliothèque		513

D. D. BOURKE,
Instituteur.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

N° 1.

RAPPORT DU PRÉFET POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1892.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE ANGLAISE, 2 juillet 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états annuels sur l'administration de ce pénitencier pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Le 30 juin 1891 il restait ici 73 détenus; il est arrivé depuis 19 hommes et 1 femme; total, 20. Détenus libérés à l'expiration de leur peine, 15; gracié, 1; évadés, 2, en sorte qu'il y avait le 30 juin 1892, 75 détenus.

Il me fait plaisir de constater la diminution dans le nombre des détenus arrivés pendant la dernière année, si j'en compare le chiffre à celui des admissions pendant les années antérieures. Les prisonniers se sont bien conduits, et vous apprendrez avec plaisir que leur santé générale a été très bonne. Bien qu'il y ait eu beaucoup de maladies dans le voisinage, il y a très peu de malades au pénitencier—au moment où j'écris ce rapport il n'y a personne à l'infirmerie.

Je dois attirer votre attention sur le fait que notre service d'eau est loin de suffire, et parfois l'eau que nous avons n'est ni potable ni convenable pour la préparation des aliments. Les travaux de défrichement et de construction se produisent en haut du barrage, l'on ouvre de nouveau les anciennes routes, en sorte que, après la pluie, l'eau ne peut s'en servir.

L'aqueduc de la ville sera bientôt terminé, et comme l'un des conduits passe à la limite nord des terrains du pénitencier, j'espère que vous jugerez à propos d'approvisionner de cette source la prison de même que les autres bâtiments de l'institution.

M. Keary continue à faire l'école d'une manière satisfaisante.

Il a été construit au cours de l'an dernier un nouveau quai dont on avait grand besoin. Pour accroître encore son utilité il faudra le couvrir en partie.

Je constate avec plaisir qu'il a été voté un montant pour le chauffage à l'eau chaude du pénitencier. La chose aurait dû être faite tout d'abord. C'est impossible de tenir les chambres propres avec le nombre de poêles qu'il faut.

Vous serez heureux d'apprendre que les employés du pénitencier se sont bien conduits. J'ai eu rarement l'occasion de faire rapport au contraire, je le dis avec joie.

Avant de terminer ce court rapport je vous demande de vouloir bien accepter mes remerciements sincères pour l'aide bienveillante que vous m'avez prêtée en maintes occasions, non seulement pendant l'exercice qui vient de finir mais au cours des nombreuses années que j'ai eu l'honneur d'administrer cette institution sous votre habile direction.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ARTHUR H. McBRIDE,
Préfet.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 2.

Dépense *per capita* des détenus pour l'année 1891–92.

Moyenne par jour, 73.

—	Dépense en argent.	A ajouter le matériel en main le 30 juin 1891.	Total de la dépense, 1891–92.	A déduire le matériel en main le 30 juin 1892.	Dépense nette.	Coût par tête.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Appointements	19,749 66	.....	19,749 66	.....	19,749 66	270 54
Uniformes	414 42	532 79	947 21	713 97	233 24	3 20
Rations	3,860 73	113 34	3,974 07	104 61	3,869 46	53 01
Vêtements	2,418 86	3,424 50	5,843 36	4,634 72	1,208 64	16 56
Allocation de voyage	267 50	.....	267 50	.....	267 50	3 66
Vêtem. des détenus élargis	301 09	180 69	481 78	343 50	138 28	1 90
Literie	106 75	433 41	540 16	121 67	418 49	5 73
Chapelles	107 00	8 38	115 38	2 25	113 13	1 55
Bibliothèque	171 76	.....	171 76	.....	171 76	2 35
Ecole	21 00	55 00	76 00	65 00	11 00	0 14
Evasions	20 15	.....	20 15	.....	20 15	0 28
Infirmerie	387 83	185 53	573 36	181 20	392 16	5 35
Chauffage	1,125 45	338 81	1,464 26	304 70	1,159 56	15 88
Eclairage	1,965 05	133 08	2,098 13	106 83	1,991 30	27 28
Réparations aux bâtiments	2,033 72	439 17	2,472 89	689 02	1,783 87	24 44
Salle d'armes	205 45	55 00	260 45	95 00	165 45	2 27
Cuisine	517 67	191 00	708 67	242 47	466 20	6 39
Imprimeur de la reine et papeterie	133 11	190 00	323 11	186 00	137 11	1 88
Ferme	642 76	102 40	745 16	140 05	605 11	8 29
Etables	127 60	7 37	134 97	11 12	123 85	1 70
Meubles	20 00	46 50	66 50	47 00	19 50	0 27
Télégrammes	90 30	.....	90 30	.....	90 30	1 24
Frais de port	44 00	.....	44 00	.....	44 00	0 60
Fret	27 16	.....	27 16	.....	27 16	0 37
Frais de messagerie	6 50	.....	6 50	.....	6 50	0 09
Annonces	51 00	.....	51 00	.....	51 00	0 70
Téléphone	84 00	.....	84 00	.....	84 00	1 15
Quai	1,379 60	.....	1,379 60	.....	1,379 60	18 90
Industries	346 03	.....	346 03	.....	346 03	4 74
Totaux	.....	.....	.....	.....	35,074 01	480 46

Montant du revenu, 30 juin 1892		$471 55
Dépense par tête sur la dépense nette	$480 46	
A déduire du revenu	6 44	
Coût net par tête par année	$474 02	
Coût net par tête par jour	$1 30	

N° 3.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE ANGLAISE, 1er juillet 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon quatorzième rapport annuel pour l'exercice finissant le 30 juin 1892.

Il m'a été confié pendant l'année 51 détenus, dont il reste à la date actuelle 43, répartis comme suit : 17 blancs, 20 Chinois, 3 sauvages, 2 nègres et 1 métis.

J'ai accompli régulièrement toutes les fonctions de ma charge. Les prisonniers se sont très bien conduits pendant les offices divins. Il n'y a rien d'important à mentionner relativement à l'école, à la bibliothèque ou à la classe de chant. Tout s'y est passé de la manière voulue.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ROBERT JAMIESON,
Aumônier protestant.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 4.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE ROMAIN.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE ANGLAISE,
NEW-WESTMINSTER, 1er juillet 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

La conduite générale des détenus laisse peu à désirer.

Il est regrettable qu'on ne puisse fournir un meuilleur local à ceux qui fréquentent l'école ; leur patience et leur application à l'étude méritent certainement de grandes louanges.

Le chœur organisé l'an dernier continue à faire des progrès satisfaisants. Qu'on me permette de remarquer ici que la rétribution de l'organiste est loin d'être proportionnée au travail qu'il s'impose et au temps consacré à cette fin.

Le nombre des détenus confiés à mes soins a été réduit dans le cours de l'année de 28 à 23.

Je ne puis terminer sans remercier le préfet, l'instituteur et les autres fonctionnaires pour leur constante bienveillance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. M. J. MORGAN, O.M.I.,
Faisant fonctions d'aumônier.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 5.

RAPPORT DU MÉDECIN.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE ANGLAISE, 1er juillet 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Les détenus ont joui d'une très bonne santé pendant l'exercice dernier, et nous avons raison d'être reconnaissants que la petite vérole, qui règne plus ou moins à l'état d'épidémie dans la province, ne se soit pas déclarée dans le pénitencier.

Je dois de nouveau attirer votre attention sur le chauffage de la prison. Le système actuellement en usage ne donne qu'une chaleur bien peu uniforme, et il n'y a qu'une petite grille pour chauffer la grande salle servant d'infirmerie. La substitution du chauffage à l'eau chaude au mode actuel est une question qui doit être examinée de suite, et l'on devrait appliquer quelque système de ce genre à tout l'établissement.

L'infirmier, M. Carroll, remplit ses fonctions de la manière la plus satisfaisante.

Je dois remercier le préfet et les autres fonctionnaires pour leurs nombreux actes de bienveillance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. A. DEWOLF SMITH, M.D., ETC.
Médecin.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

RELEVÉ ANNUEL des malades traités à l'infirmerie, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

Maladies.	Restant de l'année dernière.	Admis.	Total.	Décédé.	Sortis.	Restant.
Abcès	.....	1	1	.....	1	.....
Accidents	.....	9	9	.....	9	.....
Chancre	.....	1	1	.....	1	.....
Aliénation	.....	2	2	.....	....	2
Phthisie	2	.....	2	.....	2	....
Scrofules	1	.....	1	.....	1	.....
Stricture	.....	1	1	.....	1	.....
Extraction de dents	.....	.....	18	.....	.....	.....
	3	14	35	.....	15	2

W. A. DEWOLF SMITH, M.D.,
Médecin.

N° 6.

RAPPORT DE L'INSTITUTEUR.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE ANGLAISE, 30 juin 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur l'école de ce pénitencier pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Présence moyenne, 27 élèves. Matières de l'enseignement : lecture, écriture, épellation, dictée et arithmétique.

Je constate avec plaisir que la majorité de ceux qui fréquentent l'école montrent le désir de faire des progrès et profitent de tous les moyens d'étude à leur disposition, tant en classe qu'en cellule. Il est dû beaucoup de remerciements au préfet pour le vif intérêt qu'il a porté à l'école ainsi qu'aux aumôniers pour leur zèle à l'égard de la bonne œuvre de l'éducation.

C'est regrettable qu'on ne puisse se procurer une salle plus convenable pour les classes. On utilise actuellement un côté de l'aile de la prison, et ce local est loin de convenir aux fins de l'enseignement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. H. KEARY,

Instituteur.

A M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 7.

LISTE des détenus entrés au pénitencier de la Colombie-Britannique pendant l'exercice clos le 30 juin 1892, avec les détails statistiques tirés du registre sur le crime, la nationalité, la religion, la date et la durée de la condamnation de chacun.

N°	Nom.	Crime.	Nationalité.	Religion.	Date de la condamnation.	Durée de la condamnation.
362	Richard Kennedy	Tentative d'entrée avec effraction	Angleterre	Episcopalien	9 juill. 1891	2 ans.
363	Arthur Booth Knox	Incendie	Ecosse	Presbytérien	17 août 1891	3 do
364	Baptiste	Blessure avec intention de meurtre	Col.-Britannique	Catholique	17 do 1891	5 do
365	Riley Robins	Vol avec effraction	Orégon, E.-U	Méthodiste	23 nov. 1891	2 do
366	Thomas Wilson	Sodomie	Angleterre	Episcopalien	23 do 1891	15 do
367	Charles Lee	do	Ohio, E.-U	Protestant	23 do 1891	15 do
368	Richard Gilbert	Larcin	Canada	Catholique	1er déc. 1891	3 do
369	Sam Kee	Vol sur la personne	Chine	Aucune	11 nov. 1891	5 do
370	Chu Chee	do	do	do	11 do 1891	5 do
371	Jue Gau Dick	Vol avec effraction	do	do	15 janv. 1892	7 do
372	Charles Phillips	1°, vol de cheval ; 2°, larcin	Michigan, E.-U	Catholique	12 oct. 1891	7 do
373	Ah Hoy	Larcin	Chine	do	23 fév. 1892	3 do
374	Louis Moore	Recel	Suède	Luthérien	26 do 1892	4 do
375	Ah Sam	Bris de maison et félonie	Chine	Aucune	3 mars 1892	2 do
376	Samuel Greer	Voies de fait occasionnant un mal corporel	Irlande	Episcopalien	11 nov. 1891	2¼ do
377	Wong Woh	Larcin	Chine	Aucune	16 mai 1892	3 do
378	Charles Williams	1°, larcin ; 2°, larcin	Canada	Luthérien	7 juin 1892	3 do
379	Charles Herld	Parjure	Washington, E.-U	Méthodiste	7 do 1892	3 do
380	Jane Malinda Brown	Homicide	Angleterre	Episcopalien	7 do 1892	5 do
381	Lye Chou	Coupure et blessure	Chine	Aucune	16 do 1892	4 do

N° 8.

MOUVEMENT des détenus du pénitencier de la Colombie-Britannique pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Mouvement.	Homm's	Femmes	Total.
Restant le 30 juin 1891	73		
Reçus depuis	19	1	
			93
Sortis :—			
A l'expiration de la sentence	15		
Graciés	1		
Décédés	2		
		.....	18
Restant le 30 juin 1892	.....	.....	75

N° 9.

ETAT comparatif du mouvement des détenus du pénitencier de le Colombie-Britannique, pendant les dix années écoulées au 30 juin 1892.

—	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Sous caution par ordre de la cour suprême	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	....	.....	.....
Reçus :—										
Des prisons communes	39	34	29	33	20	24	44	18	33	20
Réincarcérations	2	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total	41	35	29	33	20	24	45	18	33	20
Sortis :—										
A l'expiration de leur peine	12	12	21	21	32	30	18	25	33	15
Graciés	2	3	.....	2	1	6	2	8	2	1
Réduction de peine	.....	1	1	1	.....	1	.....	.....	.....	.....
Décédés	2	.....	4	.....	3	3	.....	.....	1	.....
Sous caution par ordre de la cour suprême	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
Envoyés au pénitencier de Kingston	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....
Evadés	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	2
Total	18	16	26	24	36	45	22	33	36	18
Restant le 30 juin à minuit, chaque année	74	93	96	105	89	68	91	76	73	75
Moyenne, par jour	61	77⅔	92¾	101 11/12	94	73⅓	72½	86½	68¾	73

N° 10.

LISTE des détenus sortis graciés du pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

N°	Nom.	Crime.	Domicile.
321	James Kavanagh	Crime abominable	New-Westminster.

N° 11.

TABLEAU des crimes et nombre de ceux détenus pour chaque crime au pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nature des crimes.	Hommes.	Femmes.	Total.
Meurtre	1		1
Homicide	13	1	14
Vol accompagné de violence	3		3
Blessure avec intention criminelle	7		7
Blessure avec intention de meurtre	5		5
Coup de feu avec intention d'infliger des blessures corporelles graves	1		1
Obtention de marchandises sous de faux prétextes	1		1
Envoi de lettres de menace	1		1
Recel	6		6
Emission d'argent contrefait	1		1
Bestialité	3		3
Sodomie	1		1
Crime abominable	1		1
Vol avec effraction	4		4
Viol	3		3
Assaut avec intention d'infliger un mal corporel	4		4
Assaut occasionnant un mal corporel	1		1
Assaut avec intention	1		1
Tentative de larcin	1		1
Tentative d'entrée avec effraction	1		1
Effraction avec intention de vol	1		1
Entrée avec effraction	2		2
Bris de maison	1		1
do et félonie	1		1
Effraction et vol	3		3
Larcin dans une maison habitée	1		1
Bris de maison et larcin	2		2
Larcin	8		8
Larcin et recel	2		2
Vol et recel	1		1
Vol	4		4
Vol sur la personne	3		3
Faux	1		1
Assaut indécent	1		1
Incendie	1		1
Parjure	1		1
	92	1	93

N° 12.

TABLEAU du nombre des détenus condamnés, avec le terme d'emprisonnement de chacun.

Condamnation.	Hommes.	Femmes.	Total.	Condamnation.	Hommes.	Femmes.	Total.
Vie	4	.....	4	5 ans	14	1	15
15 ans	4	.....	4	4 do	8	.....	8
14 do	3	.....	3	3½ do	1	.....	1
13 do	1	.....	1	3 do	16	.....	16
12 do	3	.....	3	2¼ do	1	.....	1
10 do et 13 coups de fouet	1	.....	1	2 do et 24 coups de fouet	1	.....	1
10 do	4	.....	4	2 do	22	.....	22
7 do	9	.....	9				
				Total	92	1	93

N° 13.

ORIGINE des détenus du pénitencier de la Colombie-Britannique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Race.	Hommes.	Femmes.	Total.	Race.	Hommes.	Femmes.	Total.
Blancs	46	1	47	Japonais	1	.....	1
Noirs	5	.....	5	Chinois	25	.....	25
Métis	8	.....	8				
Sauvages	7	.....	7	Total	92	1	93

N° 14.

NATIONALITÉ et nombre de détenus de chaque nationalité.

Pays.	Hommes.	Femmes.	Total.	Pays.	Hommes.	Femmes.	Total.
Canada	20	.....	20	Iles Sandwich	2	.....	2
Angleterre	7	1	8	Japon	1	.....	1
Irlande	5	.....	5	Espagne	1	.....	1
Ecosse	5	.....	5	Suisse	1	.....	1
Etats-Unis	19	.....	19	Allemagne	1	.....	1
Norvège	1	.....	1	Suède	1	.....	1
Italie	3	.....	3	Chine	25	.....	25
				Total	92	1	93

N° 15.

Occupations.

Désignation.	Hommes.	Femmes.	Total.	Désignation.	Hommes.	Femmes.	Total.
Matelots	4	.....	4	Tourneur	1	.....	1
Ingénieur civil	1	.....	1	Charpentier de navires	1	.....	1
Journaliers	39	.....	39	Conducteur d'attelage	1	.....	1
Monteur de poêles	1	.....	1	Peintres	2	.....	2
Blanchisseurs	4	.....	4	Meublier	1	.....	1
Médecin	1	.....	1	Agriculteurs	4	.....	4
Cuisiniers	9	.....	9	Forgerons	3	.....	3
Charpentiers	4	.....	4	Pompier	1	.....	1
Mineurs	3	.....	3	Instituteur	1	.....	1
Verrier	1	.....	1	Cordonnier	1	.....	1
Pâtres	3	.....	3	Barbier	1	.....	1
Briqueteur	1	.....	1	Ménagère	.....	1	1
Boulanger	1	.....	1				
Machinistes	3	.....	3	Total	92	1	93

N° 16.

Etat civil.

Désignation.	Hommes.	Femmes.	Total.
Mariés	26	.....	26
Célibataires	66	1	67
Total	92	1	93

N° 17.

Etat moral.

Désignation.	Hommes.	Femmes.	Total.
Tempérants	53	1	54
Intempérants	34	.....	34
Abstèmes	5	.....	5
Total	92	1	93

N° 18.

Age des détenus.

Age.	Hommes.	Femmes.	Total.	Age.	Hommes.	Femmes.	Total.
Au-dessous de 20 ans	5	.....	5	De 45 à 50 ans	7	.....	7
De 20 à 25 ans	10	.....	10	50 à 55 do	4	1	5
25 à 30 do	19	.....	19	55 à 60 do	4	.....	4
30 à 35 do	20	.....	20	Au-dessus de 60 ans	3	.....	3
35 à 40 do	15	.....	15				
40 à 45 do	5	.....	5	Total	92	1	93

N° 19.

Croyance religieuse.

Désignation.	Hommes.	Femmes.	Total.
Catholiques romains	33	.....	33
Eglise d'Angleterre	10	1	11
Presbytériens	9	.....	9
Méthodistes	8	.....	8
Anabaptistes	2	.....	2
Luthériens	4	.....	4
Campbellite	1	.....	1
Sans religion	25	.....	25
	92	1	93

N° 20.

Degré d'éducation.

Race.	Sachant lire lors de leur entrée.		Sachant écrire lors de leur entrée.		Tout à fait illettrés.		Total.
	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	
Blancs	45	1	45	1	1	.....	47
Noirs	4	.....	4	.....	1	.....	5
Métis	8	.....	8	.....	.....	.....	8
Sauvages	.....	.....	.....	.....	7	.....	7
Chinois	1	.....	1	.....	24	.....	25
Japonais	1	.....	1	.....	.....	.....	1
							93

N° 21.

Relevé des punitions infligées aux détenus du pénitencier de la Colombie-Britannique pendant l'exercice 1891–92.

Nature de la punition.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Total.
Au pain et à l'eau et couchés sur lit dur.	4	2	1	1	....	1	2	....	4	2	4	6	27
Perte d'une rémission de peine	3	3	1	3	1	1	....	....	1	1	5	2	21
Privés de tabac	1	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	....	3
Privés de lumière	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	2
Reçu punition corporelle	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Coups de fouet infligés	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	36	36
Aux fers	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	5
Admonestés	1	4	2	....	1	....	1	....	4	5	7	....	25

N° 22.

Relevé des rémissions de peines gagnées par les détenus du pénitencier de la Colombie-Britannique, depuis la date de leur détention.

Nombre.	Nombre de jours.	Nombre.	Nombre de jours.
1 condamné a gagné	4	1 condamné a gagné	121½
2 condamnés ont gagné	6	1 do	122
2 do	7	2 condamnés ont gagné	125
2 do	8	1 condamné a gagné	136½
1 condamné a gagné	10	1 do	145
1 do	15	1 do	149
1 do	17	1 do	153
1 do	19	1 do	156½
1 do	20	1 do	168
2 condamnés ont gagné	21	1 do	171½
1 condamné a gagné	27	1 do	174
2 condamnés ont gagné	30	1 do	176
2 do	32	1 do	176½
2 do	33	1 do	177
1 condamné a gagné	36	1 do	190
1 do	38½	1 do	225
3 condamnés ont gagné	47	1 do	253
1 condamné a gagné	48	1 do	268
1 do	50	1 do	280
1 do	51	1 do	284
1 do	53½	1 do	303½
1 do	62	1 do	310
2 condamnés ont gagné	69½	1 do	311
2 do	79	1 do	339½
1 condamné a gagné	80½	1 do	351
1 do	82½	1 do	356½
1 do	83½	1 do	362
1 do	84½	1 do	424
1 do	91	1 do	539½
2 condamnés ont gagné	93	1 do	656
1 condamné a gagné	93½	1 do	761
2 condamnés ont gagné	94	1 do	843
2 do	95		

N° 23.

TABLEAU de ce qu'ont gagné les détenus dans chaque genre de travail au pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Nature du travail.	Nombre de jours.	Valeur par jour.	Somme.
		$ cts.	$ cts.
Atelier des tailleurs	3,509½	0 50	1,754 75
Ferme	2,490	0 50	1,245 00
Cordonnerie	2,490	0 50	1,245 00
Ménage	1,660	0 50	830 00
Défrichement de terre	1,503½	0 50	751 75
Cuisine	926	0 50	463 00
Charpenterie	853	0 50	426 50
Boulangerie	607	0 50	303 50
Construction d'un quai	538½	0 50	269 25
Forgeage	501	0 50	250 50
Ponter le ravin	482½	0 50	241 25
Conduire un attelage	451½	0 50	225 75
Blanchissage	431	0 50	215 50
Mettre du fumier en tas	337½	0 50	168 75
Construction de clôture	335	0 50	167 50
Sarclage	329½	0 50	164 75
Ordonnance	301	0 50	150 50
Jardinage	288	0 50	144 00
Faire un chemin	261	0 50	130 50
Service des étables	183½	0 50	91 75
Déblaiement d'un chemin	176	0 50	88 00
Charger de la pierre	95	0 50	47 50
Raccommodage de vêtements	88	0 50	44 00
Travail au ravin	73½	0 50	36 75
Blanchissage à la chaux	64	0 50	32 00
Construction d'un atelier de photographe	63	0 50	31 50
Posage de tuyaux à l'eau	56	0 50	28 00
Entrer du charbon	49	0 50	24 50
Peinturage	35	0 50	17 50
Enlever la neige	26	0 50	13 00
Construction d'un fourneau	8	0 50	4 00
	19,212½	.....	9,606 25

N° 24.

LISTE du personnel du pénitencier de la Colombie-Britannique le 30 juin 1892, donnant les appointements, grades, nationalité, religion, âge et date de nomination.

Nom.	Appointements annuels.	Emploi.	Nationalité.	Religion.	Age	Date de la nomination.
	$					
Arthur H. McBride...	2,150	Préfet.....	Irlande...	Presbytérien.....	57	16 mai '78.
James Fitzsimmons...	1,400	Sous-préfet.....	do ...	Catholique.....	52	12 août '78.
W. A. DeWolf Smith.	600	Médecin	Canada...	Episcopalien	33	1er nov. '87.
W. H. Keary.....	1,100	Comptable, garde-magasin et instituteur..	Irlande...	Catholique.....	35	10 mars '84.
Rév. R. Jamieson....	600	Aumônier protestant..	do ...	Presbytérien	63	4 janv. '79.
Rév. F. Guertin, O.M.I	600	do catholique..	Canada...	Catholique.....	46	15 mai '89.
Thos. A McInnes.....	800	Econome.....	do ...	Méthodiste.....	33	10 do '82.
W. J. Carroll.....	630	Gardien de l'infirmerie	E.-Unis ..	Catholique.....	33	23 juill. '86.
Geo. Mackenzie.....	750	Instructeur de métier.	Ecosse....	Presbytérien	40	1er nov. '83.
A. Coutts.....	750	do ..	Canada...	do	42	1er oct. '86.
James Miller.....	660	do ..	Ecosse....	do	56	24 sept. '88.
Chas. N. Derrah.....	660	do ..	Canada...	Episcopalien	47	1er nov. '88.
Guy W. Walker.....	600	do ..	Anglet'rre	do	45	17 mai '92.
Thos. W. Quilty	600	Gardien.....	Canada...	Catholique.....	42	18 janv. '82.
Hamilton McKee.....	600	Garde.....	Irlande...	Presbytérien	43	7 nov. '84.
Finlay Stewart.....	600	do	Canada...	do	40	1er avril '85.
James Doyle.....	600	do	do ...	Catholique.....	32	1er oct. '86.
Patrick Smyth.....	600	Conducteur d'attelage.	Irlande...	do	49	21 féb. '79.
R. J. Robertson.....	590	Garde.....	Canada...	Presbytérien	30	11 oct. '87.
D. C. McGillivray....	590	do	do ...	Catholique.....	41	26 déc. '87.
Adam Jackson.....	590	do	Australie.	Episcopalien	44	18 mai '88.
Benjamin Burr.....	560	do	Irlande...	Episcopalien réformé	46	1er oct. '88.
John McNiven.....	560	Messager et garde.....	Ecosse ...	Presbytérien	36	1er juin '89.
Patrick Finnegan.....	530	Garde.....	Irlande...	Catholique.....	30	6 mars '90.
Thomas Sampson.....	530	do	Anglet'rre	Méthodiste.....	33	1er avril '90.
W. A. Patchell.....	500	do	Canada...	Episcopalien	30	18 août '90.
E. J. Muldoon.....	500	do	do ...	Catholique.....	34	1er oct. '90.
Daniel McMaster.....	530	do	do	do	27	1er fév. '91..

N° 25

RELEVÉ indiquant le nombre respectif de volumes dans les bibliothèques protestante et catholique, le nombre de détenus qui en ont pris, le nombre de livres sortis pendant l'exercice, le nombre de livres condamnés comme hors de service, et le nombre de livres ajoutés.

—	Bibliothèque protestante.	Bibliothèque catholique.	Total.
Nombre de volumes au commencement de l'exercice.....	383	201	584
do ajoutés durant do	46	38	84
do le 30 juin 1882.....	429	239	668
Nombre de prisonniers prenant des livres.....	26	25	51
do volumes sortis pendant l'exercice.....	2,704	1,300	4,004

N° 26.—REVENU.

Dt. Le Canada en compte avec le pénitencier de la Colombie-Britannique, pour l'exercice clos le 30 juin 1892. Av.

Date.	—	Montant.	Total.	Date.	—	Montant.	Total.
1891.		$ cts.	$ cts.	1892.		$ cts.	$ cts.
3 sept	Dépôt au crédit du receveur général.....	18 25		30 juin...	Atelier des cordonniers.....	279 00	
6 nov.....	do do	50 00			do tailleurs.....	34 45	
1er déc....	do do ...	134 25			Ferme	96 75	
					Atelier des forgerons..	32 00	
1892.					do charpentiers	29 35	
4 mars....	do do	40 50					
4 avril....	do do	128 00					
30 juin...	do do	100 55					
			471 55				471 55

ARTHUR H. McBRIDE,
Préfet.

W. H. Keary,
Comptable.

Département de la Justice.

N° 27.

DÉTAILS des dépenses du pénitencier de la Colombie-Britannique, pour l'année expirée le 30 juin 1892.

Appointements du personnel.	$ cts.
Préfet, Arthur H. McBride	2,150 00
Sous-préfet et gardien en chef, Jas. Fitzsimmons	1,400 00
Comptable, garde-magasin et instituteur, W. H. Keary	1,100 00
Médecin, W. A. DeWolf Smith	600 00
Aumônier, rév. R. Jamieson	600 00
do rév. F. Guertin, O.M.I.	600 00
do do arrérages	165 60
Econome, Thos. A. McInnes	800 00
Gardien de l'infirmerie, W. J. Carroll	630 00
Inst. de métier George Mackenzie	750 00
do A. Coutts	750 00
do Chas. N. Derrah	660 00
do Jas. Miller	660 00
do Kenneth McRae	495 00
do Guy W. Walker	74 66
Gardien, Thos. W. Quilty	600 00
Gardes, à $600 par année	1,800 00
do 590 do	1,770 00
do 560 do	560 00
do 530 do	1,590 00
do 500 do	1,000 00
Conducteur d'attelage	600 00
Messager	560 00
	19,915 26
Uniformes.	
10 vgs milleret de poil de chèvre, à 20c.	2 00
7½ grosses de boutons	9 30
25½ vgs de ratine, à 65c	16 57
25 chapeaux d'été, à $1.50	37 50
25 do d'hiver à $4	100 00
2 lbs de tissu en caoutchouc	8 00
202¾ vgs serge bleue, à 60c	121 65
168 do à 55c	92 40
38 do à 70c	26 60
Emballage	0 40
	414 42
Rations.	
1,429½ lbs de bœuf, à 12½	178 68
11,306½ lbs de bœuf, à 9c	1,017 58
1½ tonnes de son	47 50
266 lbs de beurre, à 30c	79 80
Extras pour Noël	46 88
3,876 lbs de saumon, à 6c	232 56
254 brls de farine, à $5,85	1,485 90
35 lbs de lard, à 10c	3 50
1 poêle de cuisine	130 00
135 gallons de mélasse, à 45c	60 75
50 lbs poivre	2 50
1,200 lbs de riz, à 4c	48 00
2,900 lbs sel, à 1c	29 00
800 lbs de savon, à 4c	32 00
25 lbs de savon à barbe, à 40c	10 00
2,271 lbs de sucre, à 5¾c	130 58
279 lbs de thé, à 26c	72 54
398 lbs de tabac, à 52c	206 96
72½ gallons de vinaigre, à 60c	43 50
Woods et Gamble, services professionn.	2 50
	3,860 73
Vêtements.	
1 grosse d'alènes	2 50
1 baromètre	1 25
2 onces de soies de cochon à $1	2 00
99 vgs de toile brune de Hollande à 16c	15 84

Vêtements—Fin.	$ cts.
Boucles	2 40
37 grosses de boutons, à 25c	9 25
½ lb de boutons à chaussures, à $1.50	0 75
56 vgs de grosse toile, à 45c	25 20
200 vgs de toile à habits, à 16c	32 00
2 peaux de chamois, à $1	2 00
1 mesure à poitrine	5 00
10 paires de semelles en liège	2 50
496¾ vgs de coton	47 81
2 boîtes de crayons de taileur, à $1.25	2 50
10 grosses d'œillets, 50c	5 00
¼ douz. de plumeaux, à $14	3 50
1 douz. manches d'alènes	1 00
2 paires de tondeurs, à $7	14 00
121⅜ vgs de tissu de crin, à 37½c	45 51
6 marteaux, à 65c	3 90
28 douz. de mouchoirs, à $3	84 00
4½ douz. de chapeaux de paille à $1.50	6 75
1 paroir	1 50
212 vgs de drap italien, à 75	159 00
4 lampes, à 80c	3 20
1 machine à rapiécer le cuir	75 00
67 pds de cuir canadien, fendu, à 25c	16 75
19 lbs de cuir à harnais, à 30	5 70
114½ lbs de cuir grenelé, à 25c	28 62
134 lbs do à semelle de Calif. à 40c	53 80
1128 lbs do à semelle de C.-B. à 30c	338 40
362½ lbs do à empeignes C.-B. à 60c	217 50
20 pds do trépointe, à 25c	5 00
135¼ vgs de grosse toile, à 25c	33 81
43¾ vgs do française à 25c	10 94
130 vgs de toile à 25c	32 50
3 vgs de doublure, à $1	3 00
6 douz. de paires de mitaines, à $5.50	33 00
38 lbs de clous de cuivre, à 40c	15 20
57 lbs de clous hongrois, à 15c	8 55
40 lbs do de fer, à 14c	5 60
6 lbs do à zine à 40c	2 40
6 lbs do do à 35c	2 10
Aiguilles	11 35
1½ galls. d'huile de blanc de baleine, $4	6 00
Emballage	0 50
5 rames de papier à patron	49 40
7 do à envelopper	31 00
3 do	1 80
1½ lbs rivets, à $1.40	2 10
1 main papier sablé	0 50
3 machines à coudre, à $70	210 00
Aiguiseur de ciseaux	0 75
1 douz. de ciseaux de tailleur	19 75
3½ grosses de crochets à chaussure, à 75c	2 50
Vernis à chaussure	11 47
2 gallons de chevilles, à 25	0 50
195½ vgs de batiste, à 25c	48 87
283½ vgs do à 20c	76 70
7 peaux de veau canadien, à $1	7 00
22 lbs de cuir fendu canadien, à 85c	18 70
58¼, lbs de veau français, à $1.60	93 20
6 peaux de chevreau français, à $2.75	16 50
24 lbs de cuir fendu français, à $1.40	33 60
¾ douz. peaux de mouton, à $15	11 25
1½ douz. do à $10.50	15 75
1 grosse de tiges en acier	6 00
9 lbs de pointes	7 15
2 thermomètres, $2	4 00
9 grosses de fil de coton, $5,75	51 75
2 douz. fil de chanvre, $4.20	8 40
9 lbs de fil à chaussures, à $1.25	11 25
1½ douz. fil de soie, $12.00	18 00
159½ vgs de toile à essuie-mains, à 12½c.	19 94
3½ douz. d'essuie-mains	20 30

N° 27.—DÉTAILS des dépenses pour l'année terminée le juin 1892—*Suite.*

Vêtements—Fin.	$ cts.
Tannage	18 00
2 lbs de ficelle, $ 1.10	2 20
Poil de chèvre	109 83
12 lbs de cire d'abeille, à 75c	9 00
6½ lbs de cirage, à 35c.	2 27
½ grosse de ganse à $3.50	1 75
156 lbs de laine filée, à 60c	93 60
	2,418 86
Frais de voyage des détenus	
1 détenu	7 50
6 do à $12.50	75 00
4 do à 15.00	60 00
2 do à 17.50	35 00
1 do	25 00
2 do	65 00
	267 50
Vêtements de détenus élargis.	
186½ vgs de grosse toile, à 16c	29 84
14 collets, à 25c	3 50
14 chapeaux de feutre	29 00
195¾ vgs de flanelle	72 64
18¼ vgs de drap italien	13 69
14 cravates, à 25c	3 50
212¾ vgs d'étoffe, à 70c	148 92
	301 09
Literie.	
Bois de lit	3 25
150 vgs de grosse toile, à 45c	67 50
2 douz. de courtes-pointes, à $15	30 00
Matelas	6 00
	106 75
Chapelles.	
Salaires des organistes	100 00
1 bouteille de vin de messe	1 00
1 douz. de livres d'hymnes	1 00
20 livres d'hymnes chinois, à 25c	5 00
	107 00
Bibliothèque.	
141 livres pour la bibliot. catholique	89 41
48 do do protestante	48 05
1 almanach des adresses	5 00
1 carte géograp. de New-Westminster	7 50
Abon., 9 mois au "Daily Colonist," à $1	9 00
do 12 mois au "Columbian," à $1	12 00
	170 96
Ecole.	
6 douz. d'ardoises, à $3	18 00
12 douz. de crayons d'ardoises	3 00
	21 00
Evasions.	
1 douz. ⅛ de plaques	0 75
¼ douz. ⅕ do à $1	0 25
1 douz. do	1 15
1 rouleau de papier-photographique	4 00
Développer 8 photog	2 00
Frais de voyages du garde Quilty	2 00

Evasions—Fin.	$ cts.
Frais de voyage du garde Jackson	2 00
do do Smyth	2 00
do do McNiven	3 00
do do Stewart	3 00
	20 15
Infirmerie.	
3 lbs de scille acétique, à 10c	0 30
¾ lbs acide boracique, à 15c.	0 11
5 onces d'antipyrine à $2,25	11 25
2 roul. de gaze antiseptique, à $2.25	4 50
10 lbs aqua amon. fort, à 12c	1 20
2 lbs d'orge perlée	0 02
½ gall. tafia, à $6	3 00
4 douz. de thé de bœuf, Johnston, à $6.	24 00
1 bouteille de bœuf, fer et vin	1 00
3¾ galls de benzine, à 25c.	0 93
1¾ lbs bismuth carb., à $8	14 00
1 bouteille de siccatif noir	0 50
24 douz. de bouteilles.	16 25
1 drm. atropia sulphas.	1 00
6 bouteilles assorties, à 50c	3 00
20 douz. de boîtes, à 12½c	2 50
½ do à 25c	0 12
2 brosses, à $5.50	11 00
2 onces de camphre salol. à $1.50	3 00
4 lbs cas sagrada, à 75c	3 00
2 lbs chloroforme, à $1.75	3 50
10 lbs chlorure de chaux, à 7c	0 70
½ douz. de chlorodine C.B., à $6	3 00
1 once de codia.	1 50
5 grosses de bouchons, à 20c	1 00
1¾ lbs de coton absorb., à $2	3 50
1 boîte d'emplâtres	0 50
16 lbs de biscuits, à 7c	1 12
¼ lb de créosote, à $1.60	0 40
7 galls d'huile de ricin	9 25
⅕ de gall. d'huile d'olive	0 50
1 gall d'huile morrhua	1 50
100 pill. d'antipyrine, à 4c	4 00
100 pill. camphre mono., à 2c	2 00
500 pill. cath. co	0 50
3 boîtes de pill. Cockle's, à 75c	2 25
10 douz. pill. quin. sulph., à 20c	2 00
1 douz. de bouteilles de porter	4 50
2 pot. de chlorure, à 30c	0 60
1 lb do	0 15
1 lb do pastilles	2 00
2 onces de quinine, à 40c	0 80
1 once de quin. sulf.	0 40
8 onces de rhei pulv, à 31¼c	2 50
3 lbs sal. Rochelle, à $1	3 00
10 lbs de sels d'epsom, à 5c	0 50
1 bouteille de salsepareille	1 00
1 boîte de silicon	0 25
2 barres de savon à $1,50	3 00
9 tab. de savon, acide carb. à 20c	1 80
74 lbs de savon de Castille, à	6 66
3 boîtes de savon, cuticura, $1.05	3 15
½ douz. savon Pear's, à $3	1 50
6 lbs de soude bicarb, à 15	0 90
1 do salicylate	4 00
2 paires de lunettes, à 2,50	5 00
7⅓ lbs d'éponges, à 75c	5 50
4 lbs espr. camph. co	2 00
4 do éther nitr., à 70c	2 80
2 bas élastiques, à $3	6 00
1 roll gaze sub	1 50
70 lbs sulfure, à 4c	2 80
15 lbs sulf. magnésie, à 20c	3 00
10 seringues	0 35
3 bouteilles de sirop, Fellow's, à $1.50	4 50
1 lb de sirop ferri iodid	1 50

N° 27.—Détails des dépenses pour l'année terminée le 30 juin 1892—*Suite.*

Infirmerie—Fin.	$ cts.
½ douz. de bout. de sirop de figues, à $9	4 50
13 lbs sirop simple, à 50c	6 50
2 lbs taraxicum fld. ex., à $2	4 00
2 lbs tr. benzoin, à 60c	1 20
3 do calumba, à 20c	0 60
1 do card. co	0 40
2 do camph. co., à 40c	0 80
2 do ferri. mur., à 20c	0 40
4 do gent. co., à 35c	1 40
1 do nux vomica	2 00
3 do opii, à 75c	2 25
4 do opii camph. co., à 40c	1 60
1 do rhei co	0 50
3 do senega, à 50c	1 50
2 do senna, à $1.25	2 50
2 do tolu, à $1.50	3 00
1 do zingiber	0 65
15 bouteilles triturates, Wyeth's, à $1	15 00
5 bandages hern	12 00
8 onces ung. pat. iodid, 50c	4 00
9 lbs vaseline, à 20c	1 80
2 bouteilles Witch Hazel ex., à 50c	1 00
12 douz. d'œufs, à 15c	1 80
11 emp. bellad	6 42
10 bouteilles de sels de fruits, à $1	10 00
3 onces ferri et quin. cum strych., 75c	2 25
Fruits	4 05
10 lbs de glycerine, à 75c	7 50
2 verres gradués, à 75c	1 50
10 lbs gomme camph. à 85c	8 50
3 bouteilles hydrangée, à $2	6 00
1 once hyd. sub. chlor	0 10
4 onces iodoforme, à $1	4 00
6 roul. emplâtre de colle de poisson, à $1	6 00
9 bouteilles lactopeptine, à $1	9 00
2 lbs lin. aconite, à $2	4 00
2 do belladone, à $2	4 00
11 do saponis, à $1	11 00
1 lb charpie	0 55
¼ douz. lith. hydrangia, à $24	6 00
25 lbs farine de graine de lin, à 6c	1 50
350 lbs farine d'avoine, à 4c	14 00
20 lbs mouton, à 12½c	2 50
	387 83
Total pour l'entretien	7,662 67

Chauffage.	
174¾ tonnes de houille, à $6	1,048 50
1 porte et cadre pour fourneau	7 30
180 lbs de barres de fer pour grille	14 40
1 douz. fourgons	4 50
2 poêles	25 50
1 dos de poêle	1 25
140 lbs de fontes de poêle, à 15c	21 00
½ douz. pincettes, à $6	3 00
	1,125 45

Eclairage.	
30 galls de pétrole, à 22c	6 60
662,900 pds de gaz	1,937 05
1 douz. de lanternes	13 50
11 grosses d'allumettes, à 50c	5 50
24 roul. de mèches, à 10c	2 40
	1,965 05

Réparations aux bâtiments.	
1 bouilloire et couvercle	36 25
Pinceaux, peinture et blanchissoirs	61 60
Gonds et pentures	3 25

Réparations aux bâtiments—Fin.	$ cts.
Ciment et chaux	73 50
1 porte en fonte	6 50
Limes assorties	2 40
Fournitures pour meubles	13 14
Vitres	28 50
80 lbs de colle-forte	23 00
1 calorifère	15 00
Serrures et clefs	41 23
Bois de service	529 52
Spiritueux pyroxyliques	10 00
Clous et carvelles	98 25
Huile de graine de lin	43 70
Huile de blanc de baleine	1 00
Plombage et appareils à gaz	475 94
Tuyaux, soupapes, raccords	39 33
25 cadenas	17 50
Peinture	112 35
Siccatifs brevetés	4 40
82 lbs de mastic, à 5c	4 10
Réparations au four	60 00
Réparer la fournaise et la bouilloire	12 20
Plaque pour toiture et capuchon	2 50
30 lbs de câble à 20c	6 00
Papier sablé et toile d'émeri	14 40
41 grosses de vis	24 50
1 évier	6 00
1 galon en acier	11 50
48 paquets de broquettes	4 80
Goudron	5 00
Outils pour charpentiers et forgerons	62 90
Toile à calquer et punaises	5 30
38 gallons de térébenthine	29 00
Ficelle	4 20
Vernis et laque	45 75
2 cabinets d'aisance	17 50
Blanc de céruse	54 50
Fil métallique	9 30
Zinc, plomb et soudure	17 91
	2,033 72

Salle d'armes.	
1 extracteur de capsules	0 25
Soin	24 00
2,400 cartouches	69 40
1 drapeau anglais	23 00
2 lbs de poudre à $1	2 00
600 étuis, cartouche	7 05
2 sacs de plomb de chasse	4 00
1 fusil	75 00
1 boîte de bourres	0 75
	205 45

Cuisine.	
7 casseroles	3 60
1 douz. briques à couteaux	3 00
25 lbs de bleu, à 10c	2 50
4 bouilloires, à $9	36 00
4 douz. de balais, à $3	12 00
59 seaux galvanisés	69 90
4 douz. de seaux en bois, à $4.50	18 00
8 couteaux de boucher	10 10
1 nettoyeur de tapis	5 50
6 douz. d'épingles à linge, à 5c	0 30
½ douz. d'époussettes, à $14	7 00
2 poêles à frire, à 90c	1 80
1 feuille de tôle galvanisée	1 50
½ douz. de grandes cuillers, à $2.50	1 25
144 lbs de lessive	23 04
2 scies à viande, à $3.25	6 50
1 assort. de balance pour la viande	12 00
1 douz. de manches de fauberts	4 50
Tuyaux, coudes, etc	7 85

N° 27.—DÉTAILS des dépenses pour l'année expirée le 30 juin 1892—*Suite.*

Cuisine—Fin.	$ cts.
2 galls de vernis à tuyaux, à 75c	1 50
Réparer une bouilloire	1 25
50 lbs de soude	2 50
3 casseroles	7 25
1 douz. brosses à plancher	15 00
1 douz. brosses à poêle	5 50
2 sas, à 75c	1 50
500 lbs de savon, à 4c	20 00
6 douz. d'assiettes à soupe, à $18	18 00
1 bouilloire	4 00
1 évier en acier	3 50
½ grosse de mine pour poêle, à 50c	0 25
½ douz. de couloirs, à $2.50	1 25
6 douz. de couteaux de table, à $4.50	27 00
12½ douz. de cuillers pour table, à $1.50	18 75
15 feuilles de ferblanc, à 20c	3 00
6 douz. de tasses en ferblanc, à $1.50	9 00
25⅛ douz. de papier à toilette	88 08
4 blanchissoirs	6 50
4 arrosoirs, à 65c	2 60
9 douz. de gobelets en ferblanc	23 25
10 douz. d'époussettes, à $1	10 00
1 tordeuse	10 00
14 lbs zinc, à 12½c	1 75
12 douz. d'assiettes en ferblanc	9 90
	517 67
Papeterie.	
1 boîte	0 50
2 paniers à papier	2 50
	3 00
Ferme.	
½ douz. haches, à $15	7 50
2 tonnes d'orge	73 75
4 barils, à $1.12½	4 50
6 paniers, à $1	6 00
6,200 lbs de son	88 00
36 lbs de chaîne, à 8c	2 88
6 douz. manches, hache et pic, à $4.50	27 00
½ douz. fourches à foin, à $9	4 50
15 charges de fumier, à 50c	7 50
1½ douz. fourches à fumier	13 75
3 assort. d'anneaux, à $1	3 00
66 pds de bois de service en chêne, à 13c	8 58
8 socs de charrue, à 75c	6 00
Poudre, fusée, etc	86 75
½ douz. râteaux, à $7	3 50
248 lbs de câble, à 18c	44 64
1 douz. pierre à faulx	1 50
2 douz. pièces de rechange p. faucheuse	8 25
Graines	61 41
Service d'un taureau	2 00
2 tonnes de son	71 25
1 palonnier	0 75
300 pieds de tuyaux d'égouts, à 29c	87 00
60 rais de wagons, à 15c	9 00

Ferme—Fin.	$ cts.
50 lbs de blé, à 2½c	1 25
½ douz. brouettes, à $25	12 50
	642 76
Etables.	
3 douz. graisse à essieux, à $3	9 00
550 lbs d'orge, à 2¼c	12 37
½ tonne de son	17 50
1 boîte d'huile à harnais	0 75
1 plaque pour poitrine	4 00
1 collier	5 00
1 harnais simple	36 00
1 paire de tondeurs pour chevaux	2 25
2 râpes, à $1	2 00
2 couteaux à tuyaux, à 50c	1 00
11¾ lbs d'étoupage en caoutchouc, à 50c.	5 87
2 tapis de pieds, à $4.50	9 00
½ tonne de fourrage, à $37.50	18 75
3 douz. chevilles, à 12c	0 36
3 douz. boulons à wagon, à 25c	0 75
1 fouet	3 00
	127 60
Mobilier.	
20 vgs de damas, à $1	20 00
Total des dépenses pour ouvrage	6,640 70
Divers.	
Télégrammes	90 30
Frais de port	44 00
Fret	27 16
Messageries	6 50
Annonces	51 00
Téléphone	84 00
Quai	1,379 60
Imprimeur de la reine	74 84
Papeterie	55 27
	1,812 67
Industries.	
Robinets, soupapes, etc	8 55
4,075 lbs houille de Cumberland, à 1¾c.	71 31
2½ barillets de fer à cheval, à $9	22 50
15 lbs de clous pour fer à cheval, à 15c.	2 25
Fer	135 53
Acier	15 79
Outils de forgeron	44 05
Outils de charpentier	46 05
	346 03
Grand total	36,626 15

N° 27.—DÉTAILS des dépenses pour l'année terminée le 30 juin 1892—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

	$ cts.	$ cts.
Personnel :		
Appointements	19,915 26	
Uniformes	414 42	
		20,329 68
Entretien :		
Rations	3,860 73	
Vêtements	2,418 86	
Allocation de voyage	267 50	
Vêtements de détenus élargis	301 09	
Literie	106 75	
Chapelles	107 00	
Bibliothèques	171 76	
Ecole	21 00	
Evasion	20 15	
Infirmerie	387 83	
		7,662 67
Frais d'administration :		
Chauffage	1,125 45	
Eclairage	1,965 05	
Réparations aux bâtiments	2,033 72	
Salle d'armes	205 45	
Cuisine	517 67	
Papeterie	3 00	
Ferme	642 76	
Etables	127 60	
Fournitures	20 00	
		6,640 70
Divers :		
Télégrammes	90 30	
Frais de port	44 00	
Fret	27 16	
Messageries	6 50	
Annonces	51 00	
Téléphone	84 00	
Quais	1,379 60	
Imprimeur de la reine	74 84	
Bureau de la papeterie	55 27	
		1,812 67
Industries :		
Divers	.....	346 04
Total	.....	36,791 76
Remboursé par le préfet	.....	80 00
Grand total	.....	36,711 76

N° 28.

BILAN du pénitencier de la Colombie-Britannique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

DT.	$ cts.	AV.	$ cts.
Bâtiments	217,511 00	Balance	343,986 78
Terrain	89,500 00		
Clôture	9,750 00		
Atelier des tailleurs	4,246 61		
Divers	2,939 00		
Ferme	2,682 10		
Magasin	2,548 22		
Aile	2,230 20		
Atelier des cordonniers	1,335 92		
Etables	1,257 10		
Chapelle catholique	1,104 26		
Salle d'armes	1,028 05		
Maison du préfet	1,003 25		
Logement du sous-préfet	984 75		
Buanderie	968 85		
Ateliers des forgerons	850 51		
Hôpital	753 30		
Bureau du comptable	655 25		
Chapelle protestante	615 50		
Ateliers des charpentiers	583 06		
Salles	372 25		
Cuisine des détenus	332 70		
Bureau du préfet	162 80		
Boulangerie	128 10		
Lampisterie	122 60		
Bureau de l'économe	95 40		
Logement des gardes	57 65		
Départment des femmes	48 95		
Logement des gardes	47 45		
Salle à dîner des officiers	40 95		
Chambre pour la viande	31 00		
	343,986 78		
Balance	343,986 78		343,986 78

MINISTÈRE

DE LA

MILICE ET DÉFENSE

DU

CANADA

RAPPORT

POUR LE

SEMESTRE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1892

[N° 19—1892.] *Prix : 5 centins.*

A Son Excellence le Très honorable SIR FREDERICK ARTHUR STANLEY, BARON STANLEY DE PRESTON, *dans le comté de Lancaster, dans la pairie de la Grande-Bretagne, chevalier grand-croix du Très honorable ordre du Bain, gouverneur général du Canada.*

MILORD,—

J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence le rapport ci-joint du ministère de la milice et défense du Canada pour le semestre expiré le 30 juin 1892, lequel est respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, milord,

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

J. C. PATTERSON,
Ministre de la milice et défense.

MINISTÈRE DE LA MILICE ET DÉFENSE,
OTTAWA, 15 décembre 1893.

TABLE DES MATIÈRES

DU

RAPPORT DU DÉPARTEMENT DE LA MILICE ET DÉFENSE.

SEMESTRE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892.

PAGE.

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE DE LA MILICE ET DÉFENSE :—

Observations générales ..... vii viii
Dépense de la milice viii
Revenu " ix
Pensions " ix

ANNEXE N° 1 DU RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

RAPPORT DE L'OFFICIER GÉNÉRAL COMMANDANT LA MILICE :—

Observations générales 1–2
Milice active 2
Organisation 3
Habillement 3
Équipement 4
Armement 4
Magasins 4
Casernes et fortifications 5
État-major 5

ANNEXES DU RAPPORT DE L'OFFICIER GÉNÉRAL COMMANDANT :—

A.—Corps permanents, liste des 6
B.—Conseils de guerre, relevé des affaires instruites et jugées par des 7
C.—Écoles de cavalerie, d'artillerie et d'infanterie, état indiquant le nombre des officiers, etc., qui ont obtenu des certificats des 8
D.—Chef-lieux d'état-major, ou de commandement, nombre d'officiers et de soldats exercés à leurs 9
E.—Rapport d'inspection des corps compris dans la liste de l'annexe D 10–15
F.—Collège militaire royal du Canada, rapport du commandant du 16

ANNEXE N° 2 DU RAPPORT DU SOUS-MINISTRE :—

DIRECTEUR DE L'INTENDANCE, RAPPORT DU 27
A.—Cartouches distribuées pour le tir d'école pendant le semestre expiré le 30 juin 1892 31
B.—Cartouches contre remboursement le 30 juin 1892 32
C.—Poudre, etc., fournie pour le tir d'école et les salves en 1891 33
D.—Inventaire des bouches à feu en la possession de la milice et sous la garde de l'intendance militaire au 30 juin 1892 ..... 34 39

ANNEXE N° 3 DU RAPPORT DU SOUS-MINISTRE :

DIVISION DU GÉNIE ; RAPPORT DE L'ARCHITECTE 41

ANNEXE N° 4 DU RAPPORT DU SOUS-MINISTRE :—

CARTOUCHERIE, RAPPORT DU SURINTENDANT DE LA .....

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE

MINISTÈRE DE LA MILICE ET DÉFENSE,
OTTAWA, 14 décembre 1892.

MONSIEUR,—Le présent rapport sur l'administration du département de la milice et défense, allant jusqu'au 30 juin dernier, ne couvre que six mois d'opérations. Le ministère de la milice et défense était le seul département dont le rapport annuel allât, avec l'année civile, jusqu'au 31 décembre—toutes les autres branches du gouvernement faisant leur rapport pour l'exercice finissant le 30 juin. Beaucoup d'inconvénients, et des retards dont on ne comprenait généralement pas les raisons, résultaient de l'impossibilité de préparer et clore les comptes rendus officiels avant l'année civile, après quoi l'impression et la correction d'épreuves venaient retarder encore la publication du rapport. C'est pourquoi il a été jugé à propos, avec votre assentiment, d'adopter la ligne de conduite suivie dans les autres départements du service public. Il faut espérer qu'à l'avenir notre rapport verra le jour beaucoup plus à bonne heure.

Le rapport de l'officier général commandant sera trouvé d'un grand intérêt en ce qu'il traite de choses qui importent à la prospérité et au futur développement de notre système de milice. Sur de précédentes recommandations du major général Herbert, il a déjà été introduit, dans l'organisation et les règlements des corps permanents, des modifications tendant à élever ces troupes au degré de valeur que tous les corps de soldats réguliers devraient atteindre. Il est maintenant suggéré d'autres mesures ayant pour but d'améliorer les différentes armes du service, et qui vous seront soumises en temps utile.

La plus grande partie des opérations de l'instruction de la milice en camp pour l'année 1892 ayant eu lieu après le 30 juin, je regrette beaucoup que, pour cette raison le présent rapport du département soit dénué d'une grande partie de l'intérêt d'actualité qu'offrent ordinairement ces opérations.

Dans le cas où il serait décidé d'adopter un fusil perfectionné pour l'armement de la milice, il faudrait modifier l'outillage de la cartoucherie ; mais avec une ou deux machines de plus, et des modifications à l'outillage actuel, la fabrique se trouverait en mesure de produire rapidement les cartouches voulues pour la nouvelle arme. Je vois par le rapport du directeur de l'intendance (*voir* page 28) que la fabrique a amplement subvenu aux besoins actuels, tant sous le rapport des cartouches à fusil que sous celui des projectiles creux, outre qu'elle a augmenté la réserve conservée en magasin. Un quart de million des cartouches Martini-Henry qui sortent actuellement de notre fabrique a été produit dans le cours du semestre, et l'on verra par le rapport du surintendant (annexe n° 4 ci-jointe) que la production de ces munitions, pour l'année 1892, ne sera pas beaucoup moindre que deux millions de cartouches. Ces cartouches ont été éprouvées et ont donné la plus grande satisfaction.

Pour ce qui est des finances, je dois dire qu'en certains cas les sommes votées par le parlement se sont trouvées insuffisantes pour les besoins du service, et qu'en conséquence il va falloir augmenter le crédit.

Bien que le département de la milice et défense ne soit pas censé apporter grand chose au revenu du pays, on verra, en consultant le rapport du directeur de l'intendance (annexe n° 2), que pendant l'exercice, la somme de $20,125.72 a été déposée au crédit du receveur général. Exception faite de $4,450.78 versées pour des loyers, cette somme représente des deniers provenant de la vente de munitions, d'effets militaires et d'habillement. Ces ventes se reproduisent constamment et vont en augmentant. Par conséquent, le montant en question équivaut au remboursement d'une portion correspondante du crédit voté pour la milice, et l'on peut dire que notre budget se trouve pratiquement rogné d'autant. Je ferai aussi remarquer qu'une forte somme du crédit affecté au collège militaire royal se trouve pareillement défalquée, par suite de la contribution des cadets au revenu, laquelle s'est élevée à $18,679.62 cette année. En présence de ces faits, je recommanderais respectueusement qu'une augmentation proportionnée fut allouée dans les prévisions budgétaires, afin que la milice reçoive la pleine valeur de l'argent que c'est l'intention de voter pour son soutien et son développement.

Voici quelle a été la dépense de la milice pour l'exercice 1891-92.

Dépense de la milice, 1891-92.

Appointements, état-major du quartier général	$	6,600 00
do états-majors de district		10,983 32
do majors de brigade		13,684 80
Collège militaire royal		63,949 31
Munitions, habillement et effets militaires		191,403 03
Magasins d'armes publics et entretien des armes		59,884 52
Solde d'exercice et fins de campement		251,125 70
Instruction militaire pratique		36,314 15
Dépenses casuelles		38,882 38
Société fédérale de tir		10,000 00
Association fédérale d'artillerie		2,000 00
Hangars d'exercice, champ de tir et propriétés militaires		31,370 12
Construction et réparations		63,680 79
Corps permanents de cavalerie, d'artillerie et d'infanterie, et écoles d'instruction militaire		479,166 38
Monuments, champs de bataille du Canada		50 00
Frais de formation et d'instruction d'un nouveau bataillon de highlanders à Toronto		5,000 00
Champ de tir provincial, Sussex, N.-B.	$	500 00
Bouches à feu rayées perfectionnées		1,713 55
Total, service ordinaire	$	1,266,308 05
Expédition du Nord-Ouest (insurrection de 1885)		3,956 47
	$	1,270,264 52

Milice et Défense.

Pensions, 1891-92.

Guerre de 1812 et service subséquent, à venir jusqu'en 1839 (Haut-Canada)		$ 2,720 00
Subvention annuelle aux vétérans survivants de 1812-15		540 00
Service actif (invasion fénienne, etc)		3,147 50
Insurrection de 1885 dans les T.N.O		20,604 45
		$ 27,011 95

Revenu, 1891-92.

Revenus fortuits		$ 163 29
Munitions, vente de	$ 11,722 27	
Effets d'équipement et d'habillement militaires, vente d'	3,969 14	
Revenus divers	1,556 59	
Propriétés militaires, location de	4,450 78	
		21,698 78
		$ 21,862 07
Collège militaire royal		18,679 62
		$ 40,541 69

Nombre de pensionnés, 1891-92.

Guerre de 1812 et service subséquent, à venir jusqu'en 1839 (Haut-Canada)	32
Vétérans survivants de 1812, recevant une subvention annuelle	18
Service actif (invasions féniennes, etc)	20
Insurrection de 1885 dans les T.N.-O	104
	174

Le rapport du lieutenant White, qui a fait les fonctions d'architecte à la place de M. James, absent pour cause de maladie—rapport qu'on trouvera à l'annexe n° 3—ne demande pas d'observations spéciales. Le lieutenant White s'est très bien acquitté de ce service, et il donne plus loin un compte rendu détaillé des travaux de réparation et d'entretien des bâtiments de la milice, qui ont été exécutés sous la surveillance de la division du génie de ce département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. EUG. PANET, colonel,

Sous-ministre de la milice et défense.

A l'honorable ministre de la
Milice et défense.

ANNEXE N° 1

DU

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE

DE LA

MILICE ET DÉFENSE.

Semestre expiré le 30 juin 1882.

RAPPORT DE L'OFFICIER GÉNÉRAL COMMANDANT LA MILICE.

QUARTIER GÉNÉRAL, OTTAWA, 30 novembre 1892.

A l'honorable
Ministre de la milice et défense.

MONSIEUR,—Comme il a été décidé qu'à l'avenir le rapport du département de la milice et défense couvrira toute la période comprise dans l'exercice finissant le 30 juin, tous les ans, j'ai l'honneur de soumettre ce qui suit, à titre de supplément au rapport qni a été publié en date du 31 décembre 1891.

Je ne me propose pas de traiter ici de choses autres que celles affectées par les circonstances, qui peuvent s'être produites dans la période fiscale s'étendant du 30 juin 1891 au 30 juin 1892; par conséquent, les détails et les résultats de l'instruction pratique de la milice, à laquelle il a été pourvu dans le budget pour 1892-93, sont passés sous silence et feront le sujet d'un futur rapport.

On trouvera ci-joint:—

1. L'état annuel des corps permanents de milice active (annexe A).
2. Un relevé des affaires instruites et jugées par des conseils de guerre (annexe B).
3. Un état des officiers, sous-officiers et soldats qui ont obtenu des certificats de compétence aux écoles d'instruction militaire (annexe C).
4. Un état supplémentaire des officiers et des soldats exercés à leurs chefs-lieux d'état-major ou de commandement respectifs en 1891-92 (annexe D).
5. Le rapport d'inspection des corps compris dans la liste de l'annexe D (annexe F).
6. Le rapport du commandant du collège militaire royal (annexe F).

Le premier de ces états (l'annexe A) donne sur le personnel des corps permanents les mêmes renseignements que l'année dernière, et contient en plus une ligne pour montrer l'augmentation ou la diminution, sous chaque en-tête, pendant la dernière année comparée avec la précédente.

L'annexe B accuse une augmentation de 33 dans le nombre des délinquants passés en conseil de guerre. Cette augmentation est presque entièrement fournie par un seul corps—la compagnie B des dragons canadiens, de Winnipeg—qui accuse un accroissement de 25 cas jugés en conseil de guerre, 12 desquels se sont produits dans les deux premiers mois de son organisation. Ce fait montre clairement le triste état où était tombé la discipline dans l'infanterie montée, d'où cette compagnie avait été tirée. L'accroissement général de la criminalité militaire vient directement de la même cause, savoir: le relâchement de la discipline par le passé, et le manque d'uniformité dans la manière de la faire observer.

L'annexe C fournit la preuve d'un surcroît d'activité dans les écoles d'instruction militaire. Les relevés pour l'année 1891 montrent que pendant les douze mois de cette année-là 304 officiers, sous-officiers et soldats ont fréquenté ces écoles et y ont obtenu différents certificats de capacité. Ceux actuellement publiés indiquent que dans les premiers six mois de l'année 1892 ce total a été dépassé, et que 312 certificats ont été décernés. Comme il a été institué, cette année, des cours d'instruction supplémentaires devant être tenus dans les mois de juillet, août et septembre, il y a lieu d'espérer que le second semestre de l'année produira des résultats également satisfaisants.

Nous avons fait un pas vers la réforme des défauts d'organisation des corps permanents—dont j'ai parlé dans mom précédent rapport—en constituant les quatre compagnies d'infanterie monté en un régiment qui porte le nom de "régiment canadien d'infanterie," et en unissant pareillement les deux compagnies de cavalerie sous le nom de "dragons canadiens." Le futur développement du système régimentaire fera que nous pourrons avoir une plus grande uniformité dans les exercices de l'administration, et le type de l'instruction donnée dans les écoles militaires.

Il reste encore beaucoup à faire pour mettre cette petite force armée à la hauteur des importants devoirs qui lui incombent. Je regrette qu'il ne se soit pas trouvé possible de donner suite à mes recommandations ayant pour but une plus haute éducation des officiers et j'attire de nouveau votre bienveillante attention sur ce sujet. Il faut que les officiers des corps permanents soient des soldats de profession, et pour arriver à l'être il faut qu'ils se consacrent à une étude sérieuse de la carrière qu'ils ont embrassée. Ne pouvant guère compter sur des avantages matériels, ils ont d'autant plus droit de s'attendre à ce qu'on leur procure les moyens d'acquérir l'instruction qui seule peut les rendre aptes à remplir efficacement leurs fonctions d'instructeurs de la milice.

Le gouvernement impérial s'est montré disposé à décerner des médailles de long service et de bonne conduite aux sous-officiers et soldats des corps permanents, à des conditions semblables à celles qui gouvernent ces récompenses dans l'armée régulière. J'espère qu'on trouvera le moyen de réaliser ce désir, car une pareille distinction serait hautement appréciée, et ne manquerait pas de produire d'excellents résultats.

MILICE ACTIVE.

Dans mon précédent rapport j'attribuais l'insuffisance d'une portion considérable de la milice active. Aujourd'hui je puis dire qu'il a été publié des instructions sur la manière dont les inspections doivent être faites; qu'il à été établi un système de concours à cet égard, et que des mesures ont été prises pour empêcher qu'on ne s'absente de l'inspection sans permission. Dans certains corps urbains de la milice cette habitude est devenue un abus sérieux, et si on laissait faire, il ne servirait de rien d'essayer à élever le niveau de la valeur de ces corps. J'ai le plaisir de pouvoir annoncer que, grâce à la générosité de sir Donald A. Smith, C.C.M.G., des prix de capacité et suffisance ont été mis en concours dans le district militaire n° 5, sur le même principe que les concours inaugurés par sir Casimir Gzowski, C.C.M.G., A.D.C,, dans le district n° 2. J'ai de plus l'espoir de voir de semblables prix institués dans les autres districts militaires.

Il a été pris des dispositions pour exercer 21,484 hommes de tous grades de la milice active, en 1892-93.

L'état comparatif suivant fait voir le nombre d'hommes à l'instruction desquels il a été pourvu les deux années précédentes :

Arme.	1890-91.	1891-92.	1892-93.
Cavalerie	1,233	1,186	1,722
Artillerie de campagne	1,360	1,360	1,360
Artillerie de place, Génie, Infanterie	18,036	17,778	18,402
	20,629	20,324	21,484

L'augmentation, cette année, a été faite principalement dans la cavalerie, qui, relativement, coûte environ trois fois autant à instruire que l'infanterie. En dépit de ce fait, cependant, le coût moyen par homme exercé ne sera pas plus élevé, et sera probablement moindre que les années précédentes. Néanmoins, les frais d'instruction de la milice rurale restent à un chiffre pour lequel ni le pays ni les hommes ne reçoivent pleine valeur. Plusieurs items de dépense s'y rattachant, notamment celui du transport par chemin de fer, demandent à être contrôlés par des prescriptions exécutives, en vertu des pouvoirs conférés par l'Acte de la Milice, 49 Victoria, chapitre 4[1], articles 88 et 89.

ORGANISATION.

Un pas considérable a été fait dans la modification de l'organisation de la milice, au moyen d'un changement des bornes de plusieurs des districts militaires. Les anciennes divisions, en même temps qu'elles augmentaient les frais d'administration, étaient en certains cas incommodes au point de rendre impraticables tous plans de mobilisation. Autorisation a été obtenue de faire certains changements dans le personnel d'état-major de ces districts, et il est à désirer, dans l'intérêt de l'économie, comme dans celui de la valeur de la milice, que ces changements soient effectués.

Il est d'une impérieuse nécessité que les corps de milice active soient pareillement soumis à un procédé de réorganisation administrative. Dans mon premier rapport j'ai déjà indiqué la direction que devrait prendre cette réforme dont il est grand besoin. Les deux catégories de milice devraient être séparées et mises sous l'empire de règlements appropriés aux conditions dans lesquelles chacune fait ses exercices. L'état de force de chaque corps devrait être fixé de manière à répondre aux conditions de la localité à laquelle il appartient, et aux services qu'il pourrait être appelé à faire en temps de paix comme en cas d'urgence. Actuellement les effectifs ne sont pas basés sur les besoins soit tactiques soit administratifs.

HABILLEMENTS.

Dans mon dernier rapport j'ai attiré l'attention sur le mode insatisfaisant, ou, pour parler plus exactement, l'absence du mode régulier de distribution de l'habillement à la milice ; et je recommandais que, pour les corps de villes, cette distribution fût remplacée par une indemnité en argent, et qu'aux officiers commandants fût confié le soin d'habiller leurs corps, sous la réserve de règlements stricts et d'une sévère inspection, La seule objection offerte contre la nature pratique de cette proposition est un prétendu sacrifice d'uniformité. En la présentant encore une fois comme la seule solution satisfaisante de la question, je désire attirer votre attention sur le fait qu'actuellement deux bataillons de la milice canadienne se procurent de cette manière la totalité, et d'autres bataillons une partie de leur habillement. Nous avons en outre l'exemple de plus de 200,000 volontaires, dans le Royaume-Uni, dont l'habillement, à eux entièrement procuré par l'effort d'arrangements régimentaires, est trouvé satisfaisant par les autorités militaires et par les hommes eux-mêmes.

On peut donc dire que le système à été pratiquement mis à l'essai. Il a, de plus, gagné l'appui universel des commandants de corps urbains, et l'habileté reconnue de ces gentlemen en affaires me paraît donner un poids considérable à leur opinion sur un pareil sujet.

ÉQUIPEMENT.

L'équipement en service dans la milice est en grande partie dans un état pire même que je ne l'ai déjà représenté. Non seulement y en a-t-il une grande partie hors de service par suite de vétusté, mais beaucoup des effets soi-disant neufs sont de la plus mauvaise qualité possible. J'ai vu de la sellerie et autre équipement sortant du magasin qui ne pouvait pas supporter l'usage ordinaire d'un camp de 12 jours. J'ai vu distribuer aux hommes des chaussures dont le cuir n'avait pas plus de consistance que du papier. Pareillement, l'état du matériel d'artillerie en la possession des batteries de campagne est pire que je n'avais été porté à le croire. J'ai maintenant inspecté moi-même presque toutes ces batteries, et j'ai constaté qu'un grand nombre des affûts, qui sont d'ancien modèle, ne pourraient probablement pas résister à la violence d'une vive canonnade. Il y en a qui ne valent absolument rien

ARMEMENT.

Il a été institué une investigation—qui est encore en cours—dans le but de déterminer quel serait le fusil (et mousqueton) de petit calibre le plus convenable pour le réarmement de la milice. Il y a, toutefois, deux points de la plus haute importance qui demandent à être considérés relativement à cette question.

1. *L'approvisionnement des cartouches.*

Il y a actuellement une réserve considérable de cartouches de Snider, et l'approvisionnement en est entretenu par la fabrique de l'Etat, qui produit une cartouche d'ancien modèle. Pour pouvoir fabriquer la cartouche que demanderait une arme moderne de petit calibre, il faudrait commencer par faire des modifications considérables à l'outillage de la fabrique, en même temps qu'il n'y aurait pas moyen de se procurer en Canada le composé sans fumée qui a remplacé la poudre pour l'arme à feu de nos jours.

2. *L'établissement de champs de tir.*

Il n'y a pas plus d'un champ en Canada, où le tir puisse être exécuté à l'entière portée effective d'un fusil moderne. Il y en a peu qui permettent de tirer à plus de 600 verges de distance, et beaucoup que l'on regarde déjà comme peu sûrs pour la pratique, même avec le fusil Snider. L'existence de nombreux moyens de pratiquer le tir du fusil est aussi nécessaire que la possession de bonnes armes pour atteindre le degré de valeur voulu. Par conséquent, la question de pourvoir à ces moyens ne saurait être écartée quand on en vient à examiner l'opportunité d'armer la milice d'un nouveau fusil.

Tout en désirant ardemment voir adopter une meilleure arme à feu, je ne puis m'empêcher de reconnaître que ce serait faire une dépense inutile que de mettre des fusils modernes entre les mains de la milice sans pourvoir à l'approvisionnement des cartouches qu'ils exigeraient, ou aux moyens d'enseigner aux hommes comment se servir de ces fusils.

MAGASINS.

La méthode actuellement suivie pour se procurer et distribuer à la milice les effets d'habillement, d'armement et d'équipement militaires me paraît susceptible d'objections très sérieuses.

La responsabilité des achats d'effets, des marchés à conclure avec les entrepreneurs, des examens à faire des fournitures, aussi bien que de la conservation de ces effets et de leur distribution finale, est toute attribuée à un seul officier, sans égard au conflit d'intérêts contraires affectés par l'accomplissement de devoirs d'une nature si différente. Il semblerait plus conforme aux principes d'affaire d'attribuer la responsabilité des achats et des contrats à la division financière et civile du département, et de laisser à l'exécutif militaire les services de surveillance, d'inspection et de distribution. Cela serait d'autant plus facile que la quantité d'effets (sans compter les objets hors d'usage et réformés) en la possession du département ne forme guère plus qu'un approvisionnement destiné à faire face aux besoins courants de la milice, mais ne comportant aucune réserve.

A votre demande, j'ai récemment visité un certain nombre des magasins militaires, bien qu'ils ne tombent pas dans la sphère régulière de mon inspection. Ces magasins sont remplis d'une accumulation d'équipement usé et sans valeur, d'effets militaires hors de service et d'ustensiles réformés, pour l'entretien desquels un certain nombre d'hommes sont inutilement employés. Ils ne sont soumis à aucun système régulier d'inspection, et il n'y a pas de responsabilité personnelle d'établie à leur égard. Le moyen de remédier à cette lacune serait de répartir comme je l'ai suggéré les attributions de l'intendance. L'établissement d'ateliers militaires en rapport avec les magasins de chaque district, pour la réparation de la sellerie, du harnachement et autre équipement, serait aussi le moyen de prévenir une grande partie des détériorations qui se produisent actuellement.

J'ai fait faire un examen spécial des pièces qui figurent dans l'"inventaire des bouches à feu" (rapport du directeur de l'intendance, 1891, annexe D). Le résultat de cet examen a été de montrer que le département possède une grande quantité de matériel d'aucune valeur militaire, mais qui rapporterait une somme considérable si on le vendait comme vieux métal. Je recommande fortement d'en disposer ainsi, et qu'il soit obtenu du département un crédit spécial, équivalant au produit de cette vente, pour être appliqué à l'achat de matériel d'artillerie moderne.

CASERNES ET FORTIFICATIONS.

Agissant d'après les représentations contenues dans mon précédent rapport, vous avez donné l'autorisation de prendre les moyens d'avoir la caserne dont il était si grand besoin à Winnipeg, et il y a toute apparence qu'avant l'hiver les bâtiments seront assez avancés pour permettre de loger comme il faut les hommes de ce poste. L'état sanitaire des autres casernes, notamment celle de la Tête de Pont, à Kingston, laisse beaucoup à désirer. Il y a constamment, dans ces casernes, de la maladie dont la cause remonte à une condition sanitaire défectueuse.

Au sujet des fortifications. Je vous ai soumis des plans pour l'utilisation de certains vieux ouvrages qui ont perdu beaucoup de leur importance défensive dans les conditions de l'art militaire moderne. En les utilisant comme je le propose, on sera justifiable de faire la dépense nécessaire pour les entretenir, et l'on enrayera la destruction graduelle de ces monuments nationaux.

PERSONNEL D'ÉTAT-MAJOR.

Je me permettrai de citer ce qui suit de mon rapport déjà publié sur la milice:

"*Je suis parfaitement convaincu qu'il est nécessaire de réorganiser l'état-major, si l'on veut que le pays retire des dépenses qu'il fait pour la milice un profit proportionné à ses sacrifices. Le premier pas dans la voie de cette réorganisation devrait être une plus stricte définition des devoirs et des responsabilités du major général commandant la milice, d'après le principe contenu dans l'arrêté rendu en conseil par Sa Majesté, et annexé aux Queen's Regulations for the Army. Ensuite de cela la répartition du personnel d'état-major devrait être faite de manière à assurer le bon accomplissement de ses fonctions et le maintien d'un efficace enchaînement de responsabilité.*"

J'ai soumis, pour la réorganisation de l'état-major, les détails d'un projet au moyen duquel je voudrais obtenir à la fois l'économie dans l'administration, et l'instruction systématique des officiers d'état-major dans les importantes branches de leur service, qui ont été lettre close jusqu'ici. J'ose espérer que le gouvernement prendra cette ligne de conduite pour base d'une politique de réorganisation de la milice. Tant qu'il n'aura pas été jeté quelque solide fondement de cette sorte, les efforts de l'exécutif militaire ne pourront pas produire d'effet durable, et ils continueront d'être sérieusement entravés. Beaucoup de travail utile a été retardé cette année, et la proposition sur laquelle je comptais pour obtenir une aide précieuse dans l'étude des projets de défense du Canada, a dû nécessairement être écartée, par suite des difficultés résultant, dès le début, d'une défectueuse organisation d'état-major.

Je clorai le présent rapport en insistant sur l'adoption de cette très nécessaire mesure, sans laquelle il continuera d'y avoir en Canada une situation d'impuissance militaire pour la défense de son territoire, à côté d'un semblant de force militaire dépourvue de l'organisation qui constitue l'âme et la puissance d'un pareil corps.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

IVOR HERBERT, major général,
Commandant la milice canadienne.

(ANNEXE A.)

ETAT annuel des corps permanents de la milice active (sous-officiers et soldats) pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Nom du corps.		Effectif autorisé.	Effectif au 30 juin 1891.	Effectif au 30 juin 1892.	Non-valeurs.								Enrôlement.					Composition du contingent actuel quant à la durée du service.				Servant avec pension du gouvernement impérial.	Observations.
					Dégagés à prix d'argent.	Réformés.	Libérés à l'expiration de leur temps.	Déserteurs.	Décédés.	Passés dans d'autres corps.	Rengagés à l'expiration de leur temps.	Total.	Enrôlés.	Rengagés.	Passés dans d'autres corps.	Déserteurs rentrés au corps.	Total.	Ayant moins de 1 an de service.	De 1 an à 2 ans.	De 2 à 3 ans.	Plus de 3 ans.		
Dragons canadiens.	Compagnie "A"	52	45	53	6	3	3	9	....	..	1	22	24	1	...	5	30	23	16	10	4	....	
	Compagnie "B"	100	92	56	20	7	6	31	....	..	8	72	22	8	....	6	36	15	14	14	13	....	
Régiment d'artillerie canadienne.	Batterie "A"..	152	133	132	9	3	9	45	....	2	12	80	52	12	1	14	79	46	39	14	33	3	
	Batterie "B".	161	153	143	13	10	8	33	3	1	16	84	42	16	....	16	74	35	44	14	50	...	
	Batterie "C"..	100	104	100	5	1	3	11	1	....	1	22	14	1	2	1	18	13	33	24	30	3	
Régiment canadien d'infanterie.	Compagnie n° 1	100	89	82	7	1	4	22	1	1	7	42	21	7	1	7	36	15	19	15	33	4	
	Compagnie n° 2	100	99	88	11	....	11	23	1	1	10	57	35	10	..	1	46	35	21	15	17	6	
	Compagnie n° 3	100	98	82	11	9	12	13	....	....	8	53	23	8	1	5	37	23	24	10	25	2	
	Compagnie n° 4	100	100	103	5	3	5	12	....	....	8	33	25	8	...	3	36	24	20	14	45	5	
		965	913	839	87	37	61	199	6	5	71	466	258	71	5	58	392	229	230	130	250	23	
Augmentation en 1891-92.		.....	....	.....	....	11	....	47	...	....	....	....	....	....	....	31	....	....	59	....	1	...	
Diminution en 1891-92		.....	....	74	16	....	18	....	2	78	....	122	144	51	....	...	243	124	...	7	..	9	

W. POWELL, colonel,
Adjutant général.

(ANNEXE B.)

Corps permanents, milice active.

Relevé des affaires instruites et jugées par des conseils de guerre depuis le 1er juillet 1891 jusqu'au 30 juin 1892.

Corps.		Conduite déshonor. d'une nature cruelle, indécente ou contre nature.	Droits de discipline, c.-à-d., insubordination et langage insubordonné.	Désertion.	Absence illégale.	Vol.	Autres délits.	Total.	Total par corps.	Observations.
Dragons canadiens.	Compagnie A	...	1	5	3	1	3	13	46	
	do B.....	.....	5	8	4	2	14	33		
Régiment d'artillerie canadienne.	Batterie A	.....	1	15	1	4	7	28	70	
	do B	.....	.....	14	...	2	13	29		
	do C.....	.....	2	1	2	...	8	13		
Régiment canadien d'infaterie.	Compagnie nº 1 ...	.....	.....	8	.....	.....	.....	8	45	
	do 2 ...	...	....	1	.....	.....	3	4		
	do 3 ...	1	.....	5	1	3	10	20		
	do 4 ..		5	3	.....	1	4	13		
Totaux de la criminalité..		1	14	60	11	13	62	161	.....	
Totaux pour 1891-92.....		3	25	42	7	9	42	128	.....	
Augmentation.....		.....	.....	18	4	4	20	33	.....	
Diminution		2	9	.....	.....	.....	...	.....	.....	

WALKER POWELL, colonel,
Adjudant général.

(ANNEXE C.)

ÉCOLES D'INSTRUCTION MILITAIRE.

ETAT indiquant le nombre des officiers, sous-officiers et soldats qui se sont rendus compétents dans les écoles royales de cavalerie, d'artillerie et d'infanterie, avec degré et classe du certificat obtenu, pendant le semestre expiré le 30 juin 1892.

Ecole et localité.	Cours complet.				Cours succinct.				Cours spécial.		Total.	Observations.
	A.		B.		A.		B.		A.	B.		
	1re	2e	1re	2e	1re	2e	1re	2e	1re	2e		
Cavalerie, Québec	....	....	....	....	1	....	15	6	9†	....	31	†3 Équitation.
do Winnipeg	....	....	....	....	5	....	5	....	4*	....	14	* Équitation.
Artillerie, Kingston	1	....	4	....	1	....	13	2	....	....	21	
do Québec	....	....	5	2	1	....	13	6	2	2	31	
do Victoria, C.-B.	....	....	....	....	....	....	10	5	1	....	16	
Infanterie, Winnipeg	....	....	1	....	2	1	....	5	....	4	13	
do London	....	....	....	....	3	3	5	17	6	1	35	
do Toronto	1	1	....	....	4	7	1	35	5	18	72	
do St-Jean, Québec	....	....	1	1	3	1	9	12	10	1	38	
do Frédéricton	....	....	....	....	6	3	6	23	....	3	41	
	2	1	11	3	26	15	77	111	37	29	312	

WALKER POWELL, colonel,
Adjudant général.

(ANNEXE D.)

ETAT SUPPLÉMENTAIRE montrant le nombre de soldats et d'hommes des corps urbains de la milice active qui ont reçu l'instruction à leurs chefs-lieux d'état-major, ou de commandement respectifs en 1891-92.

District militaire.	Effectif autorisé.			Ont eu 12 jours d'exercice.			Ont eu moins de 12 jours d'exercice.			N'ont pas fait d'exercices.		
	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.
N° 2.....	32	336	5	22	330	5	...	....	.....	10	6	...
7.....	74	734	126	54	726	123	.....	...	..	20	8	3
11.....	21	210	3	15	152	.....	1	35	... ..	5	23	3
Total	127	1,280	134	91	1,208	128	1	35	.... .	35	37	6

WALKER POWELL, colonel,
Adjudant général.

19—2½

(ANNEXE

RAPPORT D'INSPECTION des corps com-

DISTRICT MILITAIRE N° 2, Lieutenant-colonel W. D. OTTER, Aide-adjudant général.			Complet. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection.				Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou ailleurs.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.		Date et lieu du rassemblement.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et chef-lieu d'état-major ou de commandement.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Ss-offic. d'ét.-maj., serg. ou mar. des logis, et serg. ou mar. de l. postiches.	Musiciens, tambours et clairons ou trompettes, sapeurs ou ambulanciers.	Caporaux ou brigadiers et soldats			Milles.	Mode.	
48e bataillon, highlanders....	8	Lt.-col. Davidson, Toronto.....								Au chef-lieu d'état-major.			Toronto, 27 juillet 1892.
Compagnie A	..	Capit. Robertson, Toronto.....	3	42	2	3	4	35	12				
do B	..	Cap. McGillivray, Toronto.....	3	42	2	3	4	35	12				
do C	..	Capit. Currie, Toronto.....	3	42	2	4	2	34	12				
do D	..	Lieut. Michie, Toronto.....	3	42	2	7	0	35	12				
do E	..	Capit. Cassells, Toronto.....	3	42	2	3	2	30	12				
do F	..	Cap. Hendrie, Toronto.....	3	42	2	2	3	37	12				
do G	..	Capit. Hunter, Toronto.....	3	42	2	4	2	34	12				
do H	..	Capit. Henderson, Toronto.....	3	42	2	4	2	36	12				
		Etat-major..	8	.....	6	...	.. .	....					
		Total	32	336	22	30	19	276					

XE E.)

pris dans la la liste de l'annexe D.

Coût quotidien des rations, par tête, au camp.	Conduite générale du corps.	S'il y a eu des accidents, et lesquels.	S'il y a une musique ; nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'habillement, des armes et du fourniment.	Plaintes portées par les sous-officiers ou les soldats, s'il y en a eu.	Tir à la cible.				Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
						Nombre d'hommes non exercés, s'il y en a.	Distances.	Chiffre de mérite.				
								Bataillon.	Compagnie.			
	Très bonne.	Non.	Non.	Très bonne.	Aucune.	Ce corps n'ayant été organisé que tout récemment n'a pas encore eu l'occasion de pratiquer le tir.				24 mai 1892.	30 juin 1892.	Inspecté par l'aide-adjudant général à l'occasion de la présentation de drapeau par Son Excellence le gouverneur général. Excellent physique, et très ferme sous les armes pour un bataillon formé depuis 8 mois seulement. Ce corps promet d'être très bon.

RAPPORT D'INSPECTION DES CORPS COM-

DISTRICT MILITAIRE. N° 7, Lieut.-col. T. J. DUCHESNAY, Aide-adjudant général.			Complet. Corps.		Effectif réel présent à l'inspection.				Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou ailleurs.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.		Date et lieu de rassemblement.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et chef-lieu d'état-major ou de commandement.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Ss-off. d'état-maj., serg. ou mar. des logis, et sergent ou mar. de l. postiches.	Musiciens, tambours et clairons ou trompettes, sapeurs ou ambulanciers.	Caporaux ou brigadiers et soldats.			Milles.	Mode.	
H. C. *Queen's Own*	2	Lieut.-col. Forsyth, Québec.								Chef-lieu d'état-major.			Québec, 21 mai 1892.
Compagnie A..	..	Capit. Breakey, Québec	3	52	3	9	12	19	12				
do B..	..	Capit. Hethrington, Québec	3	52	2	4	12	27	12				
		Etat-major	6	.....	6	.. .	.....	.....	....				
		Total	12	104	11	13	24	46					
8e *Royal Rifles*...	6	Lieut.-col. Prower, Québec.											Québec, 26 mai 1892.
Compagnie A...	..	Capit. Wood, Québec	3	42	2	5	9	28	12	do			
do B...	..	do Burstall do ..	3	42	1	4	8	30	12				
do C...	..	do Dunbar do ..	3	42	2	4	7	31	12				
do D...	..	do Ray do ..	3	42	3	4	8	30	12				
do E...	..	do Dunn do ..	3	42	2	4	7	31	12				
do F...	..	do Wurtell do ..	3	42	2	4	6	32	12				
		Etat-major	8	.....	8	. ....	.....	.....	....				
		Total	26	252	20	25	45	182					
9e bataillon . . .	8	Lieut.-col. Amyot, Québec.											do
Compagnie n° 1..	..	Capit. Garneau, Québec	3	42	2	2	6	30	12	do			
do n° 2..	..	Major Chouinard, Québec	3	42	2	4	6	32	12				
do n° 3.	..	Capit. Trudel, Québec	3	42	1	4	6	32	12				
do n° 4..	..	do Stein do ..	3	42	1	3	6	34	12				
do n° 5..	..	do Pennée do ..	3	42	2	5	5	32	12				
do n° 6..	..	do Evanturel do ..	3	42	2	3	6	33	12				
do n° 7..	..	do Pinault do ..	3	42	1	4	4	33	12				
do n° 8..	..	do Routhier do ..	3	42	2	3	7	32	12				
		Etat-major	9	.....	9	.....	.....	.....					
		Total	33	336	22	28	46	258					
Artillerie de place de Québec.....	3	Capit. Morgan, Québec	3	42	2	3	. ...	39	12	do			Québec, 30 juin 1892.

pris dans la liste de l'annexe D—*Suite.*

Coût quotidien des rations, par tête, au camp.	Conduite générale du corps.	S'il y a eu des accidents, et lesquels.	S'il y a une musique ; nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'habillement, des armes et du fourniment.	Plaintes portées par les sous-officiers ou les soldats, s'il y en a eu.	Tir à la cible. Nombre d'hommes non exercés, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la fin des exercices.	Observations.
			Oui ; 22 ; bonne.	Bon.	Aucune.	30	100, 200, 300 et 400 vgs.		5·19	21 mai 1892.	21 mai 1892.	Inspectés par le lieutenant-colonel Duchesnay, aide-adjudant général, district militaire n° 7.
			Oui ; 25 ; bonne.	do	do	1 15 4 16 26 26	do	32·70	30·10 24·25 33·11 45·12 26·66 37·00	26 mai 1892.	26 mai 1892.	Inspecté par le lieutenant-colonel Montizambert, commandant de la batterie B, école royale d'artillerie.
			Oui ; 28 ; bonne.	do	do	... 1 2 1	do	13·65	..... 3·99 20·79 6·67 24·22 9·62 18·95 15·34	do	do	Inspecté par le lieutenant-colonel Duchesnay, aide-adjudant général, district militaire n° 7.
			Non.	Mauvais.	do					30 juin 1892.	30 juin 1892.	*Observat. de l'inspecteur d'artillerie.* Physique, très médiocre ; manœuvre, mal. Batterie insuffisante ; n'a pas tiré. Inspectée par le major Wilson, de l'art. can. D. T. Irwin, lieut.-col., *Inspecteur d'artillerie.*

RAPPORT D'INSPECTION DES CORPS COM-

DISTRICT MILITAIRE N° 11, Lieutenant-colonel J. G. HOLMES, Aide-adjudant général intérim.			Complet. Corps.		Effectif réel présent à à l'inspection.				Nombre de jours d'exercices faits.	En camp ou ailleurs.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.		Date et lieu du rassemblement.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et chef-lieu d'état-major ou de commandement.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Ss-offic. d'ét.-maj., serg. ou maréc. des logis, et serg. ou maréc. de l. postiches.	Musiciens, tambours et clairons ou trompettes, sapeurs ou ambulanciers.	Caporaux ou brigadiers et soldats.			Milles.	Mode.	
Brigade d'artillerie de place de la Colombie anglaise.....	..	Lt-col. Prior, Victoria.....	...	.....	...	.....	.....	... .	12	Au chef-lieu d'état-major.			Victoria, 14 mai 1892.
Batterie n° 1...	..	Capit. Townley, New-Westminster.....	3	42	1	3	....	32	12				New-Westminster, 21 mai 1892.
do n° 2...	..	Lieut. Sargison, Victoria.....	3	42	1	3	... .	27	12				
do n° 3...	..	Capit. Quinlan, Victoria.....	3	42	2	3	.....	25	12				
do n° 4...	..	Capit. Smallfield, Victoria.....	3	42	1	3	.... .	29	12				Victoria, 14 mai 1892.
		Etat-major.....	6	....	4	2	...	.....	...				
		Total.....	18	168	8	14	.....	113					
Cie de carabin. de N.-Westminster	..	Vacance, New-Westminster....	4	42	....	.....	.....	.....	...				
Cie d'infanterie de Nanaïmo	..	Capit. McGregor, Nanaïmo.....	3	42	3	2	.....	28	12	do			Nanaïmo, 28 mai 1892.

pris dans la liste de l'annexe D—*Fin.*

Coût quotidien des rations, par tête, au camp	Conduite générale du corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'il y a une musique ; nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'habillement, des armes et du fourniment.	Plaint. portées p. les s.-o. ous. s'il y en a eu.	Tirr à la cible. Nombre d'hommes non exercés, s'il y en a.	Tirr à la cible. Distances.	Tirr à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tirr à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
	Bonne.	Aucun.	Non.	Assez bon.	Aucun.	Aucun de connu				14 mai 1892.	14 mai 1892.	Les batteries du chef-lieu ont assez bien fait les mouvements de bataillon sous les ordres du major. Tout l'habillement de ces batteries est usé. Le fourniment est vieux et de modèles divers. Nouvelle distribution recommandée. Très bonne batterie : la première de la brigade en valeur. Manœuvres de compagnie, maniement des armes et feux, bien. Magasin d'armes bien tenu, et service intérieur très bon. Le besoin d'un nouveau hangar d'exercice, avec magasin d'armes, se fait beaucoup sentir à New-Westminster. Cette batterie a fourni deux détachements de canonniers et servants bien exercés. Batterie en bon état : la 3e de la brigade en valeur. Manœuvres de compagnie, maniement des armes et feux, assez bien. Magasin d'armes, bien tenu ; discipline intérieure, passable. Batterie en assez bon état : la 4e de la brigade en valeur. Manœuvres de compagnie, maniement des armes et feux, assez bien. Magasin d'armes, bien tenu. Discipline intérieure, médiocre. Batterie en très bon état : la 2e de la brigade en valeur. Manœuvres de compagnie, maniement des armes et feux, bien. Magasin d'armes, bien tenu. Discipline intérieure, très bonne. Chaque batterie du chef-lieu a fourni un détachement de canonniers et servants bien exercés. *Remarques de l'O.G.C.* Les observations de l'A.A.G. ne peuvent être acceptées que dans un sens général. La brigade n'est pas dans un état satisfaisant, bien que ce ne soit pas faute de zèle de la part des officiers, qui ont eu à lutter contre de grandes difficultés. Il faudrait, pour bien faire, que l'effectif fût augmenté et organisé sur de meilleures bases. IVOR HERBERT, *Maj. gén.*
										21 mai 1892.	21 mai 1892.	
										14 mai 1892.	14 mai 1892.	
												Désorganisée.
	do	do	do	Bon.	do	do				28 mai 1892.	28 mai 1892.	*Remarques de l'O.G.C.* Lors de mon inspection du 8 sept. l'état d'organisation de cette compagnie paraissait être très imparfaite, et l'aide-adjudant général n'avait pas pris les mesures qu'il fallait pour la mettre sur un bon pied. IVOR HERBERT, *Maj. gén.*

(ANNEXE F.)

COLLÈGE MILITAIRE ROYAL DU CANADA.

RAPPORT DU COMMANDANT.

COLLÈGE MILITAIRE ROYAL DU CANADA.

KINGSTON, ONT., 28 juin 1892.

M. le directeur du
Collège militaire royal du Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport qui suit sur le collège militaire royal, pour l'année scolaire 1891-92.

Le progrès que le collège a fait, pendant l'année, dans l'accomplissement de sa mission, a été satisfaisant; et l'honneur du succès qu'il obtient d'une manière soutenue est en partie dû au fait que, chez son personnel, de hautes connaissances professionnelles s'allient à des vues larges sur les responsabilités des instructeurs en dehors de la routine de l'enseignement, et revient pour une forte part aux élèves eux-mêmes.

Dans mon expérience personnelle, je ne puis me rappeler d'aucun cas où les relations entre étudiants et professeurs aient été plus satisfaisantes qu'ici.

Il y a beaucoup de plaisir à voir l'ambition qu'ont les élèves de faire des progrès, et à observer leurs respectueuses et cependant cordiales relations avec leurs professeurs, en même temps que leur confiance en eux, puis le respect d'abord et la fierté ensuite que leur inspire une discipline à laquelle ils n'avaient pas encore été accoutumés.

A l'égard de la prospérité de l'institution, en tant qu'intimement liée à celle du pays, j'oserai dire que les articles hostiles à la continuation du collège, qui paraissent de temps à autre dans la presse, sont bien mal inspirés, selon moi.

Ce collège est le seul de son espèce en Canada; c'est une pépinière essentielle pour les germes d'une force militaire sans laquelle—à défaut de fraternité universelle—une paix intérieure durable et l'indépendance nationale sont impossibles.

Tout le monde sait qu'il ne se produit pas de guerre dont le manque de droiture morale—d'un côté ou de l'autre—ne soit la cause déterminante.

L'organisation militaire, malheureusement, est aussi essentielle à la conservation nationale que le mécanisme de la justice l'est à l'ordre social.

Mais, heureusement, la situation du Canada, en tant que partie de l'empire, a fait qu'il était à propos et sage de modifier le système d'instruction suivi au collège militaire royal, de manière à ce qu'en répondant aux besoins militaires du pays, ses élèves fussent préparés à prendre leur place parmi leurs concitoyens, comme gens hautement et techniquement formés à la plupart des professions pratiques, et en grande mesure rendus aptes à embrasser les professions savantes.

Nous espérons sincèrement que le temps n'est pas éloigné où le gouvernement pourra se sentir justifiable de mettre en pleine vigueur son arrêté du conseil certainement rendu antérieurement à 1882, lequel porte que "aussitôt qu'il y aura un "nombre suffisant de gradués, les emplois dans les corps de milice permanents leur

" seront exclusivement réservés, et qu'après avoir suffisamment servi et monté en " grade ce seront eux qui occuperont les emplois permanents dans la milice." Qu'une école militaire nationale soit maintenue, et que ses gradués techniquement formés restent sans emploi dans les forces militaires canadiennes, semble certainement anormal.

Si des individus non formés sont plus aptes que les gradués militaires techniquement instruits de ce collège à remplir les emplois d'officiers dans les corps permanents, il faut reconnaître que, pour les fins militaires, l'école est à présent superflue.

Il ne s'agit pas de discuter ici l'aptitude de gentlemen occupant actuellement des emplois dans les corps permanents, qui par expérience du service peuvent peut-être avoir acquis les qualités et connaissances nécessaires. Le point que je voudrais soulever est celui des premières nominations. En pareils cas devrait-on choisir des hommes inexpérimentés ou des hommes spécialement et techniquement formés ? On s'accorda généralement à penser, non seulement dans le public, mais parmi des experts du plus grand poids et qui ont pu juger des capacités de nos gradués dans la vie militaire, que le cours d'instruction du collège militaire royal est admirablement propre à former des officiers pour l'armée.

Un certain nombre d'entre eux sont déjà sur la liste de ceux qui ont fait honneur à leur pays natal à l'étranger, et qui, chez nous—depuis le Cap-Breton jusqu'au mont Saint-Elias (plus d'un cinquième de la longitude du globe) sont l'objet d'une affectueuse fierté de notre part.

Je tiens de bonne source aussi que d'autres sont tenus en haute estime dans les carrières civiles qu'ils ont embrassées soit par goût soit à défaut d'emplois militaires. J'ai appris avec plaisir et fierté que plusieurs de ceux-là ont immédiatement conquis la confiance et obtenu un avancement rapide dans des positions de responsabilité.

La classe sortant de cette année soutient avantageusement la comparaison avec celles qui l'ont précédée, et sous certains rapports elle les a toutes dépassées.

Le sergent Francis Henry Vercoe s'est distingué entre tous en faisant la somme collective de points la plus élevée qui ait jamais été obtenue par un gradué ici. Le professeur de mathématiques s'exprime ainsi sur son compte: "Son talent est remarquablement peu commun, et il semble que ce soit une bonne fortune pour le collège que de l'avoir sur sa liste de gradués." Et je partage entièrement l'avis du professeur Martin, dont l'opinion est amplement confirmée par les rapports de tous les professeurs sans exception.

Le sergent-major de compagnie James Frédéric Fraser a obtenu la somme collective de points la plus élevée qui ait été faite jusqu'ici—à l'exception près qui vient d'être signalée. Tous les professeurs s'accordent à dire que son application et ses talents sont d'un ordre très élevé. Le professeur de chimie fait rapport que " le sergent-major de compagnie Fraser a obtonu le plus grand nombre de points qui ait encore été gagné dans la première classe," et le Dr Waddell dit qu'en physique " la moyenne des points de M. Fraser et de M. Vercoe est plus forte que celle des plus hauts en quelque année que ce soit." * * * * Après deux ans de lutte ils sont pratiquement égaux, M. Vercoe ayant 1888 points et M. Fraser 1887.

Puis, le troisième de cette année—le sergent-major de bataillon Dumble, dont les études ont été malheureusement interrompues par la maladie, ajoute à la distinction de la classe sortante cette année. Deux fois seulement la somme collective de ses points a été dépassée au collège. Le professeur de mathématiques rapporte que " MM. Dumble et Fraser méritent une mention spéciale pour leurs connaissances qui ne le cèdent qu'à celles de leur camarade de classe, M. Vercoe." Les fonctions de M. Dumble, en sa qualité de sergent-major de bataillon, lui ont imposé des responsabilités d'un genre exceptionnel dans le système disciplinaire du collège, et j'éprouve un grand plaisir à dire qu'il s'est acquitté de ces fonctions de la manière la plus exemplaire.

A ces trois gentlemen le collège doit de la reconnaissance pour s'être efforcés non seulement de soutenir sa réputation mais pour avoir réussi à la rehausser à un degré très prononcé.

En passant je mentionnerai comme épreuve d'application à l'étude—modifié jusqu'à un certain point par le tempéramment individuel—quelques détails des notes du médecin de l'établissement.

A la fin de mai chacun des élèves de la classe sortante avait gagné, en moyenne, plus de 15 livres.

Pendant le mois des examens—juin—les trois premiers de la classe ont perdu respectivement 2½ livres, 3½ livres et 5½ livres.

Quatre des autres ont perdu environ 1 livre.

Les deux derniers de la classe n'ont rien perdu de leur poids ; au contraire, l'un d'eux a gagné 1½ livre.

Comme preuve de l'accroissement physique des élèves pendant leur séjour ici, on constate que leur augmentation moyenne a été : en poids, de plus de 15 livres ; en stature, de 1½ pouce ; en développement de poitrine, de 2½ pouces ; et qu'à l'exception d'un seul en stature, tous ont gagné quelque chose.

Les professeurs ont cité spécialement plusieurs élèves comme méritant des éloges, et je reconnais avec beaucoup de plaisir que je leur ai de l'obligation pour leurs travaux et leur conduite méritoires.

Les professeurs font observer que—

En mathémathiques.

4e classe—le cadet G. O. Wilkes, et
G. N. Cory,
ont fait preuve d'un talent marqué, tandis que
Le cadet G. A. Inksetter,
" J. W. Osborne,
" R. J. F. Hayter, et
" G. R. Frith,
ont montré une constante application et promettent de réussir d'une manière brillante.

3e classe—Les progrès faits par la classe entière ont dépassé toute attente.
Le cadet G. F. Osborne, et
" H. B. Muckleston,
possèdent une brillante intelligence qu'on ne rencontre pas souvent. Leur talent en mathématiques est d'un ordre élevé.

Le cadet V. L. Beer,
" F. N. Gibbs,
" H. D. L. Gordon,
" J. E. Beatty,
" R. W. Brigstocke,
" J. D. Doull,
" F. C. Heneker,
" A. G. T. Lefebvre, et,
" F. B. Osler,
ont porté un intérêt spécial à l'étude des mathématiques et obtenu de bons résultats.

Le cadet R. H. B. Magee, et
" R. E. Tyrwhitt,
se sont fait remarquer par une application particulière et les progrès les plus marqués dans leur classe.

2e classe.—Le professeur, après avoir fait remarquer que le travail le plus ardu se fait dans cette classe, attire particulièrement l'attention sur

le cadet A. W. Burnham,
le caporal C. F. J. B. de Boucherville,
" R. H. Strickland,
le cadet H. N. B. Hollinshead,
" J. W. Warner, et
le sergent B. H. O. Armstrong.

En mentionnant le nom de M. Burnham le professeur fait la remarque suivante au sujet des résultats de ses efforts :

" Ceci représente une énorme somme de travail qui n'aurait pas pu être faite en une année sans un superbe talent." Puis il ajoute :—

" M. de Boucherville n'en cède pas beaucoup à M. Burnham."

1re classe.—Le professeur dit qu'il ne peut parler en termes trop élogieux du talent naturel et de la merveilleuse application du

Sergent F. H. Vercoe, du
Sergent-major de Cie J. F. Fraser, et du
" de bataillon W. C. Dumble.

En génie militaire :

4e classe.—le cadet R. J. F. Hayter,
" G. N. Cory,
" G. R. Frith et
" J. W. Osborne

ont gagné de 88 à 84 pour 100 du maximum des points.

Le cadet G. A. Inksetter,
" E. P. Brown et
" N. S. Ridout

méritent une mention spéciale pour leur application et leur ardeur à l'étude.

3e classe.—Le cadet V. L. Beer,
" G. F. F. Osborne et
" H. B. Muckleston

sont spécialement cités, ainsi que, dans la

2e classe.—le sergent B. H. O. Armstrong,
le sergent F. H. Vercoe et
le sergent-major de bataillon W. C. Dumble.

En levé de plans et reconnaissance :

3e classe—le cadet G. F. F. Osborne et
" V. L. Beer.

En levé de plans :

2e classe—le caporal C. F. G. B. Boucherville et
le sergent J. J. B. Farley.

En reconnaissance :

Le caporal C. J. Armstrong.

En tactique, stratégie et administration en temps de guerre :

3e classe—le cadet V. L. Beer.
2e " le caporal C. P. Armstrong, et
1e " le sergent F. H. Vercoe.

En loi militaire :

2re classe--le caporal C. F. G. B. de Boucheville.
1re " le sergent F. H. Vercoe et
" F. F. Duffus.

En administration en temps de paix :

3e classe—le cadet V. L. Beer,
" G. F. Osborne,
" R. E. Tyrwhitt et
" B. F. Osler,
le cadet Beer faisant 97 pour 100 du maximum des points.

En artillerie théorique :

3e classe—le cadet G. F. F. Osborne,
" R. H. B. Magee,
" V. L. Beer et
" R. E. Tyrwhitt.

2e classe—le cadet H. N. B. Hollinshead,
le caporal C. F. J. B. de Boucherville et
le cadet A. W. Burnham.

En artillerie pratique—manœuvres et exercices :

3e classe—le cadet V. L. Beer,
" H. D. L. Gordon,
" F. C. Heneker,
" R. H. B. Magee,
" H. B. Muckleston et
" R. E. Tyrwhitt,
tous avec le maximun des points.

2e classe—le caporal W. F. Sweny,
le sergent J. J. B. Farley,
le caporal R. H. Strickland et
" C. J. Armstrong,
tous ayant obtenu le maximun des points.

En français :

4e classe.—Cette classe a de beaucoup dépassé la moyenne, tous ses membres—à l'exception de deux—ayant fait 90 pour 100 du maximum des points.

Sont spécialement mentionnés :

le cadet G. N. Cory,
" E. P. Brown,
" R. J. F. Hayter,
" G. R. Frith,
" G. S. Wilkes et
" G. E. Francklyn.

Et dans les

3e classe—le cadet V. L. Beer,
" G. F. F. Osborne,
" I. D. Doull,
" A. G. T. Lefebvre, et
" F. C. Heneker.

2e classe—le caporal C. F. J. B. de Boucherville,
le sergent B. H. O. Armstrong,
le caporal C. J. Armstrong,
le cadet J. E. Leckie,
le sergent J. J. B. Farley, et
le cadet H. N. B. Hollinshead.

1re classe—le caporal J. E. L. de Plessis,
le cadet H. R. N. de Bury,
le sergent F. N. Vercoe,
le sergent-major de bataillon W. C. Dumble,
le sergent C. H. Branscombe,
le sergent-major de compagnie J. F. Fraser e
le sergent W. H. Sullivan.

En littérature anglaise :

3e classe—le cadet G. F. F. Osborne,
" I. D. Doull,
" V. L. Beer et
" R. E. Tyrwhitt
méritent une mention honorable.

2e classe—le sergent B. H. O. Armstrong,
" J. J. B. Farley,
le cadet H. N. B. Hollinshead et
le caporal C. J. Armstrong.

1re classe—le sergent F. H. Vercoe mérite une mention spéciale.

En physique.

2e classe—le caporal C. F. J. B. de Boucherville,
" R. R. Strickland,
le cadet A. W. Burnham et
le sergent B. H. O. Armstrong.

1re classe—le sergent F. H. Vercoe et
le sergent-major de compagnie J. F. Fraser.

Ainsi que je l'ai déjà dit, ces deux derniers ont fait la plus forte somme collective de points qui ait jamais été obtenu par deux élèves dans les années passées.

En géologie.

1re classe—le sergent-major de compagnie J. F. Fraser et
le sergent F. H. Vercoe.

En chimie.

2e classe—le caporal C. F. J. B. de Boucherville,
le cadet J. T. Warner,
le sergent B. H. O. Armstrong et
le cadet A. W. Burnham.

1re classe—le sergent-major de compagnie J. F. Fraser et
" bataillon W. C. Dumble.

En dessin à main levée.

4e classe—le cadet E. P. Brown,
" G. E. Franklyn et
" R. J. F. Hayter.

2e classe—le sergent B. H. O. Armstrong,
" J. J. B. Farley,
le caporal W. F. Sweny et
" H. J. Lamb.

1re classe—le sergent R. P. Rogers,
" F. H. Vercoe,
" C. H. Branscombe et
le caporal N. B. McLean.

En géométrie pratique et dessin du génie.

4e classe—le cadet G. N. Cary,
" G. R. Frith,
" J. W. Osborne,
" R. J. F. Hayter et
" G. S. Wilkes.
3e classe—le cadet G. F. F. Osborne,
" R. W. Brigstocke,
" V. L. Beer,
" F. B. Osler,
" H. B. Muckleston et
" H. D. L. Gordon.
2e classe—le caporal C. F. J. B. de Boucherville.

En génie civil.

Le sergent-major de bataillon W. C. Dumble,
" compagnie J. F. Fraser,
le sergent W. H. Sullivan et
" F. H. Vercoe.

En manœuvres et exercices.

1re classe—le sergent-major de bataillon W. C. Dumble,
le sergent R. P. Rogers,
le sergent-major de compagnie J. F. Fraser et
le sergent F. H. Vercoe,
tous possédant de très hautes aptitudes.

J'ai maintenant le plaisir d'ajouter une liste des lauréats et de ceux qui sont sur le point de quitter le collège comme gradués avec la note "classé" ou la note "passé."

JUIN 1892.

CLASSEMENT DES PRIX.

Prix de classe annuels.

4e classe.—Excellence—Cadet George Norton Cory, *Bishop's College School*, Lennoxville.
3e classe do Cadet George Frederick Folger Osborne, *Collegiate Institute*, Kingston.
2e classe do Caporal Charles Félix Joseph Boucher de Boucherville, collège Sainte-Marie, Montréal.
1re classe do Sergent Francis Henry Vercoe, *Collegiate Institute*, Toronto.

Prix de cours entier, par sujets.

Mathémathiques et mécanique.....Sergent Francis Henry Vercoe, *Collegiate Institute*, Toronto.
Génie militaire.....Sergent-major de compagnie James Frederick Fraser, *Collegiate Institute*, Kingston.
Levé de plans, topographie militaire et astronomie pratique.....Sergent Francis Henry Vercoe, *Collegiate Institute*, Toronto.
Histoire militaire, tactique et administration militaire.....Sergent-major de bataillon Wilfred Chatterton Dumble, *Trinity College School*, Port-Hope.
Français.....Caporal Joseph Eugène Lenoblet du Plessis, *Lincoln College*, Sorel, P. Q.

Milice et Défense.

Anglais.....Sergent Francis Henry Vercoe, *Collegiate Institute*, Toronto.

Chimie.....Sergent-major de compagnie James Frederick Fraser, *Collegiate Institute*, Kingston.

Physique..... { Sergent Francis Henry Vercoe, *Collegiate Institute*, Toronto, et / Sergent-major de compagnie James Frederick Fraser, *Collegiate Institute*, Kingston. } Egaux.

Géologie.....Sergent-major de compagnie James Frederick Fraser, *Collegiate Institute*, Kingston.

Dessin à main levée et peinture....Sergent Robert Percy Rogers, *Collegiate Institute*, Peterboro'.

Génie civil.....Sergent-major de bataillon Wilfred Chatterton Dumble, *Trinity College School*, Port-Hope.

Manœuvres et exercices.....Sergent-major de bataillon Wilfred Chatterton Dumble, *Trinity College School*, Port-Hope.

Artillerie.....Cadet Henry Neville Block Hollinshead, *Trinity College School*, Port-Hope.

Dessin du génie.....Sergent Bertie Harold Oliver Armstrong, *High School*, Montréal.

Reconnaissances.....Sergent Francis Henry Vercoe, *Collegiate Institute*, Toronto.

Prix extraordinaires.

Association fédérale d'artillerie....Cadet George Frederick Folger Osborne, *Collegiate Institute*, Kingston.

Association d'artillerie d'Ontario...Cadet Frank Nicholson Gibbs, *Upper Canada College.*

DIPLOMES.

Noms.	Distingués en
Sergent Herbert Wareham Clinch, *Collegiate School*, Rothesay	.....
Cadet William Mackenzie, *High School*, Sarnia	Génie civil.
Caporal Norman Berford McLean, *High School*, Brockville	Génie civil.
Cadet William Nassau Clarke, *High School*, Brockville	.....
Caporal Joseph Eugène Lenoblet du Plessis, *Lincoln College*, Sorel	Français.
Sergent Francis Fergusou Duffus, Merchiston Castle, Edinburgh	Génie civil.
Sergent-major de compagnie Frank Dugald Reid, *High School*, Georgetown	Génie civil.
Sergent Clarence Henry Branscombe, *High School*, Picton	.....
Cadet Henry Robert Visart de Bury, *Stonyhurst College*, Angleterre	Français et génie civil.
Sergent Wm. Henry Sullivan, *Collegiate Institute*, Kingston	Génie civil.
Sergent Robert Percy Rogers, *Collegiate Institute*, Peterboro'	Dessin à main levée, manœuvres et exercices.

DIPLOMES CLASSÉS.

Noms.	Distingués en
Sergent-major de bataillon Wilfred Chatterton Dumble, *Trinity College School*, Port-Hope.	Mathématiques et mécanique. Génie militaire. Histoire militaire, stratégie, tactique, administration et loi militaires. Géométrie pratique et dessin du génie. Français. Anglais. Manœuvres et exercices. Génie civil.
Sergent-major de compagnie James Frederick Fraser, *Collegiate Institute*, Kingston.	Mathématiques et mécanique. Génie militaire. Géométrie pratique et dessin du génie. Français. Anglais. Physique (obligatoire et facultatif). Manœuvres et exercices. Chimie (obligatoire et facultatif). Génie civil. Géologie.
Sergent Francis Henry Vercoe, *Collegiate Institute*, Toronto.	Mathématiques et mécanique. Génie militaire. Topographie militaire, reconnaissance et levé de plans. Géométrie pratique et dessin du génie. Français. Anglais. Physique (obligatoire et facultatif). Dessin à main levée. Manœuvres et exercices. Génie civil. Géologie.

Médailles Stanley :

(Pour le plus haut total de points obtenu pendant le cours-entier.)

Médaille d'or—le sergent Francis Henry Vercoe, *Collegiate Institute*, Toronto,

Médaille d'argent—le sergent-major de compagnie James Frederick Fraser. *Collegiate Institute*, Kingston.

Médaille de bronze—le sergent-major de bataillon Wilfred Chatterton Dumble, *Trinity College School*, Port-Hope.

Epée d'honneur pour bonne conduite et discipline :

Le sergent-major de compagnie James Frederick Fraser, *Collegiate Institute* Kingston.

Prix Lord Stanley :

(Au gradué compétent ayant l'intention d'embrasser une carrière militaire, soit dans l'armée impériale, soit dans la milice canadienne, le plus fort en génie militaire, administration et loi militaires, stratégie et tactique, levée de plans, topographie et reconnaissance militaires.)

Le sergent-major de bataillon Wilfred Chatterton Dumble, *Trinity College School*, Port-Hope.

Recommandés pour des commissions dans l'armée régulière de Sa Majesté :

Dans le génie royal—le sergent-major de battaillon Wilfred Chatterton Dumble, *Trinity College School*, Port-Hope.

Dans l'artillerie royale—le cadet Henry Robert Visart de Bury, *Stonyhurst College*, Angleterre.

Dans l'infanterie { le sergent Francis Ferguson Duffus, *Merchiston Castle*, Edinburgh,
le ser. Herbert Waretham Clinch, *Collegiate Institute*, Rothesay, N.B.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. R. CAMERON,

Commandant,

Collège militaire royal.

ANNEXE N° 2.

DU

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE

DE LA

MILICE ET DÉFENSE.

Semestre expiré le 30 juin 1892.

RAPPORT DU DIRECTEUR DE L'INTENDANCE.

DÉPARTEMENT DE LA MILICE ET DÉFENSE,
DIVISION DE L'INTENDANCE, OTTAWA, 1er décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les magasins et propriétés de la milice, pour la période comprise entre le 1er janvier et le 30 juin 1892. Comme il a été décidé de faire accorder le rapport annuel du département avec l'exercice financier, le présent rapport peut en conséquence être regardé comme un supplément à celui de l'année dernière.

HABILLEMENT ET EFFETS MILITAIRES.

L'habillement, les effets de réserve et les objets de petit équipement de la milice continuent à être fournis, comme dans le passé, par des entrepreneurs canadiens. Les inspecteurs du département ont déclaré avoir trouvé les différents articles satisfaisants et d'échantillon.

Pendant la période du 1er janvier au 30 juin il a été distribué, en tout, 4,913 tuniques de drap, de serge et de tweed, 6,545 pantalons de drap, de serge et de tweed, 3,163 bonnets de police et 3,445 capotes.

Le tableau suivant fait voir le détail des distributions d'habillement :—

DISTRIBUTIONS.

Tuniques, drap.					Tuniques, serge.				Pantalons, drap.			Pantalons, serge.			Bonnets de police.				Capotes.			Pant. de cheval.			Tweed d'Halifax.	
Cavalerie.	Artillerie.	Chasseurs à cheval.	Infanterie.	Carabiniers.	Cavalerie.	Artillerie.	Infanterie.	Carabiniers.	Cavalerie.	Artillerie.	Infanterie.	Artillerie.	Infanterie.	Carabiniers.	Cavalerie.	Artillerie.	Infanterie.	Carabiniers.	Cavalerie.	Artillerie.	Infanterie et carabiniers.	Cavalerie.	Artillerie.	Infanterie.	Tuniques.	Pantalons.
397	783	125	1,778	636	122	376	525	33	590	171	254	1,086	2,709	1,333	251	1,100	1,480	332	427	578	2,440	150	114	—	138	138

MUNITIONS.

Pendant les six mois expirés le 30 juin 1892 il a été distribué à la milice, pour le tir d'école, 409,355 cartouches à balle et 78,250 cartouches à blanc de Snider. (*Voir* annexe A.)

Pendant la même période il a été distribué contre remboursement, aux sociétés de tir et aux corps de milice, pour le tir à la cible, 118,770 cartouches à balle et 600 cartouches à blanc de Snider, 25,470 cartouches à balle de Martini-Henry, 100 cartouches de révolver, 700 cartouches à balle pour le nouveau fusil à magasin (Lee-Metford), et 5,000 cartouches de tube à tir—soit en tout 150,640 cartouches.

Les certificats de dépôt au crédit du receveur général pour vente de munitions pendant le semestre expiré le 30 juin dernier se sont élevés à la somme de $11,748.91, qui comprend le prix des étoupilles à friction fournies au département de la marine et des pêcheries pour le service des signaux de brume, aussi bien que de la poudre et des étoupilles à friction fournies pour les coups de canon du midi à Ottawa. (*Voir* annexe B.)

La quantité ordinaire de poudre, de boulets et de projectiles creux a été fournie à l'artillerie de campagne et de place pour leur tir annuel et les salves. (*Voir* annexe C.)

La fabrique de Québec a amplement subvenu à la demande de cartouches à balle et à blanc, et largement augmenté la réserve conservée en magasin.

La fabrication des cartouches de Martini-Henry ayant été entreprise à la cartoucherie de Québec, il a été versé 249,000 de ces cartouches en magasin. La fabrique nous a aussi fourni une certaine quantité d'obus ordinaire du calibre 9, et d'obus à balle du calibre 64.

Un approvisionnement de réserve de poudre R.L.G.[4] a été reçu de la compagnie d'Hamilton; cette poudre soumise aux épreuves ordinaires, à Québec, a été trouvé satisfaisante.

BOUCHES À FEU.

On trouvera à l'annexe D un inventaire des bouches à feu, avec les noms des localités où ils se trouvent.

Naturellement, beaucoup de ces canons sont vieux et hors d'usage, mais il pourrait n'être pas prudent de s'en défaire avant de les avoir remplacés par des pièces neuves et modernes; toutefois, c'est là une question qui est du domaine de l'autorité supérieure.

ARMES PORTATIVES.

Les armuriers des différents districts militaires sont représentés comme constamment occupés à la réparation des armes dans leurs localités respectives.

On aurait grand besoin d'un armurier à London, ainsi qu'à Saint-Jean, N.-B., et d'un aide-armurier à Winnipeg. J'ai déjà attiré l'attention là-dessus dans un précédent rapport.

COMMISSION D'INSPECTION.

Ainsi que le veulent les règlements, des commissions annuelles d'inspection des magasins de la milice se sont assemblées dans chaque district pendant l'année. Les devoirs de ces commissions sont d'inspecter les bouches à feu, munitions, matériel et approvisionnements de guerre ou autres, confiés aux soins des gardes-magasins; de faire rapport de leur état et de celui des bâtiments, magasins et ouvrages; de fournir une liste des effets de toute sorte qu'elles regardent comme hors d'usage ou impropres au service; de suggérer ce qu'il y a lieu de faire de ces effets, et de dresser un état de ceux qui pourraient être réparés.

Les rapports de ces commissions portent que les effets confiés au garde-magasin dans chaque localité ont été soigneusement inspectés. Il a été donné suite aux recommandations des commissions chaque fois que la quantité des objets réformés s'est trouvée suffisante pour qu'il valût la peine de les vendre aux enchères publiques. Les articles réformés comme impropres à servir davantage ont été vendus en la manière ordinaire. Les produits de ces ventes ont été déposés au crédit du receveur général.

Indépendemment des effets réformés comme inutiles, par suite d'un usage raisonnable, il y a certains objets de fourniment et d'équipement qui, bien que considérés hors de service, ne sont pas absolument sans utilité; et jusqu'à ce qu'ils puissent être remplacés par du neuf on continue à les garder en magasin pour faire face à toute éventualité possible.

Sur la recommandation de l'officier général commandant et l'autorisation de l'honorable ministre de la milice, ordre a été donné de se défaire d'un certain nombre de chariots et traîneaux porte-corps déclarés, par des commissions d'inspection spéciales, impropres à servir davantage.

HARNACHEMENT ET SELLERIE.

J'ai déjà recommandé d'avoir un ou plus d'un sellier pour examiner les vieux harnais et la vielle sellerie renvoyés aux magasins par les batteries de campagne dans le but de les réparer et mettre en état d'être remis en service. On pourrait ensuite se défaire de ce qui en serait trouvé sans utilité. J'ajouterai que cette recommandation est énergiquement appuyée par le major général commandant.

Kingston et Québec, où la place fait le moins défaut, sembleraient être les meilleurs endroits où établir des ateliers à cette fin. Il y aurait aussi moyen de réparer les fourniments et autres effets dans ces ateliers, et d'effectuer ainsi une grande économie de deniers publics.

PERTES ET DÉTÉRIORATIONS D'EFFETS DE CAMPEMENT.

Il est presque impossible d'empêcher que l'équipage de campement ne soit plus ou moins détérioré, ou qu'il ne se perde des effets pendant la période des exercices annuels de la milice, mais la valeur collective de ces pertes diminue tous les ans. Les mesures ordinaires ont été prises pour recouvrer des commandants de corps responsables la valeur des objets perdus ou détériorés.

PROPRIÉTÉS MILITAIRES.

Les rapports des employés préposés à la garde des propriétés militaires dans les différents districts portent que ces propriétés sont dans un satisfaisant état. Toutes les réparations prévues dans le budget ont été soigneusement exécutées sous la direction de l'architecte du département.

J'attirerai ici l'attention sur la pressante nécessité d'avoir un magasin convenable à London. Actuellement on garde les effets militaires du district dans des chambres en communication avec la caserne primitivement construite pour le corps

d'école d'infanterie à cet endroit, et qui ne sont nullement appropriées à l'entretien voulu de ces effets ; de plus l'école d'infanterie a aujourd'hui un pressant besoin de l'espace occupé par ces chambres.

Avec le magasin demandé il faudra aussi une poudrière. Faute d'un pareil bâtiment, et à cause de l'exiguité du local réservé aux effets militaires du district, il faut garder en réserve à Toronto les munitions et autres objets destinés à l'approvisionnement et équipement du district militaire n° 1. Cela présente des inconvénients et entraîne en outre des frais de transport de plus.

Je dois dire aussi qu'il serait nécessaire de construire des poudrières pour l'usage de l'intendance à Halifax, N.-E., et à Victoria, C.-A. Pour le moment le département est obligé de compter sur les autorités impériales à ces postes pour l'enseignement provisoire de la poudre et du matérial de guerre dans leurs magasins.

Le tableau qui suit indique le nombre des locataires et de propriétés de la milice. avec les sommes encaissées à titre de loyers pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892,

LOCATAIRES et loyers, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

Nombre de locataires.	Localités.	Loyers touchés	Observations.
		$ cts.	
3	... Niagara	117 00	
2	...Toronto	120 00	
23	...Kingston	528 31	
3	... Ottawa	1 00	
4	....Montréal	302 50	
1	....Laprairie	2 00	
1	...Saint-Jean, Qué	50 00	
2	...Ile aux Noix	84 00	
21	....Québec	2,624 57	
23	....Lévis	385 20	
8	....Nouveau-Brunswick	177 25	
11	....Nouvelle-Ecosse	53 08	
2	... Ile du Prince-Edouard	5 87	
104	.....Nombre de locataires	.....	
	Total des loyers reçus	4,450 78	

CERTIFICATS DE DÉPÔTS.

Le tableau suivant fait voir les montants reçus par l'intendance militaire pour munitions et effets délivrés contre remboursement, et pour loyers de propriétés de la milice touchés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Munitions.	Effets militaires.	Habillement.	Loyers.	Totaux.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
11,748 91	1,793 33	2,132 70	4,450 78	20,125 72

MUSÉE MILITAIRE.

Le musée d'Ottawa inspire un intérêt soutenu, et s'est enrichi, pendant l'année, d'un certain nombre d'objets d'un caractère militaire et historique offerts par des officiers de la milice et d'autres personnes. On s'attend à de nouvelles contributions

de même nature de la part des officiers et autres personnes s'intéressant à l'histoire militaire du pays.

Il a aussi été reçu un nombre considérable d'ouvrages militaires, ce qui a fait revivre l'idée de fonder un institut, avec bibliothèque à l'usage des officiers de la milice à Ottawa, et de prendre des mesures pour avoir des cours sous ses auspices, en hiver.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Depuis la date de mon dernier rapport le lieutenant-colonel J. Vance Gravely, du 40e bataillon, a été nommé garde-magasin à Toronto, en remplacement du lieutenant-colonel W. N. Alger, qui s'est retiré après une longue et utile carrière, et qui, tout le temps qu'il a servi dans la division de l'intendance, s'est acquitté de ses devoirs avez zèle et efficacité.

C'est avec plaisir que j'attire votre attention sur l'efficace service fait par le personnel du quartier général, et par les gardes-magasins des différents districts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. MACPHERSON, lieutenant-colonel,

Directeur de l'intendance et conservateur des propriétés militaires.

M. le sous-ministre de la milice et défense,
Ottawa.

[A.]

CARTOUCHES à fusil distribuées pour le tir d'école pendant le semestre expiré le 30 juin 1892.

Districts militaires.	Cartouches	
	à balle.	à blanc.
District militaire n° 1, London	34,765	.....
do 2, Toronto	55,000	23,440
do 3, Kingston	20,800	4,830
do 4, Ottawa	3,700	.....
do 5-6, Montréal	67,910	28,740
do 7, Québec	32,340	3,000
do 8, Saint-Jean, N.-B	17,000	6,000
do 10, Winnipeg	.....	7,400
do 11, Victoria, C.-B.	12,840	4,840
Distribuées à des corps de la milice pour le concours de la ligue de tir	165,000	.....
Total	409,355	78,250

J. MACPHERSON, lieutenant-colonel,

Directeur de l'intendance et conservateur des propriétés de la milice.

[B.]

CARTOUCHES à fusil distribuées contre remboursement pendant le semestre expiré le 30 juin 1892.

Districts militaires.	Cartouches.	Montant.
		$ cts.
District militaire n° 1, London	11,500	190 00
do 2, Toronto	24,000	394 80
do 3, Kingston	3,000	48 00
do 4, Ottawa	21,975	618 63
do 5-6, Montréal	9,000	164 00
do 7, Québec	20,000	284 00
do 8, Saint-Jean, N.-B	8,750	168 80
do 9, Halifax, N.-E	16,870	279 52
do 10, Winnipeg	20,570	326 90
do 11, Victoria, C.-B	10,475	168 00
do 12, Charlottetown, I.P.-E	4,500	76 00
Total	150,640	2,718 65

	Cartouches.
Snider—à balle	118,770
à blanc	600
Martini-Henry—à balle	25,470
Révolver—Colts	100
Tube à tir	5,000
Fusil à magasin	700
Total	150,640

J. MACPHERSON, lieutenant-colonel,
Directeur de l'intendance et conservateur des propriétés de la milice.

[C.]

POUDRE à canon et étoupilles à friction fournies pour le tir d'école et les salves, du 1er janvier au 30 juin 1892.

Districts militaires.	Localités.	Corps.	Poudre à canon.	Etoupilles à friction.
			Lbs.	Nombre.
N° 2.....	Toronto.....	Batteries d'artillerie de campagne.....	1,280½	1,035
N° 3.....	Kingston.....	Batteries d'artillerie de campagne et de place, collège militaire royal et école royale d'artillerie.	1,011½	1,015
N° 4.....	Ottawa..	Batteries d'artillerie de campagne et salves.....	329	155
Nos 5 et 6	Montréal.	Batteries d'artillerie de campagne et de place et salves	121	25
N° 7.....	Québec	do do	82	45
N° 8.....	St-Jean, N.-B .	do do	100	110
N° 9.....	Halifax, N.-E ..	Artillerie de place et salves	30	45
N° 10....	Winnipeg. ...	Batterie de campagne de Winnipeg et salves	300¼	439
N° 12....	Charlottetown ..	Artillerie de place et salves.....	360	90
		Total..	3,614¼	2,959

J. MACPHERSON, lieutenant-colonel,
Directeur de l'intendance militaire et conservateur des propriétés de la milice.

[D.]—INVENTAIRE des bouches à feu en la possession de la

District militaire.	LOCALITÉS.	CANONS DE CAMPAGNE, DE SIÈGE ET DE PLACE.																				
		Rayés.												A âme.								
		Fer forgé.									Fonte, transformés.			Bronze.								
		Se chargeant par la culasse.				Se chargeant par la bouche.													De 18.		De 24.	
		De 6.	De 12.	De 20.	De 40.	7 pouces.	De 9.	De 64.	7 pouces.	9 pouces.	De 64 et 32.	7 pcs—de 68.	8 pds—de 68.	De 7.	De 3.	De 6.	De 9.	De 12.	De 12, 34 qtx.	38 qtx.	42 qtx.	29 qtx.	48 qtx.	50 qtx.
1	London, batterie de campagne	..	..	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	sous la garde de l'intendance	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	do de la ville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Guelph, 1re brig. d'atill. de campagne	..	..	..	..	..	8	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Goderich, batterie de place	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Sarnia do	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	do sous la garde de la ville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Stratford do	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Galt do	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Kincardine do	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
2	Toronto, hangar d'exercice	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	batterie le campagne	..	..	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	sous la garde de la ville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	do l'intendance	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	10	..	..	3	..	..	..	..
	sapeurs de York	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	vieux fort	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	fort neuf	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Hamilton, batterie de campagne	..	..	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	hangar d'exercice	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	sous la garde de la ville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Port Colborne, batterie de campagne du Canal Welland	..	..	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..
	Sault Ste-Marie, batterie de montagne	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Lundy's Lane	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..
3	Durham, batterie de campagne	..	..	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Cobourg, batterie de place	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Port-Hope do	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Trenton do	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Kingston, batterie de campagne	..	..	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	sous la garde de la ville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	do de l'intendance	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4	9	..	..	4	..	4	..	17
	caserne, Tête du Pont	..	..	..	1	..	4	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	6	..	1
	fort Henry	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	15
	fort Frederick	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..
	tour du fort Frederick	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	do Murney	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	do de la Batture	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	do East Branch	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..
	do West do	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..
	do de l'île aux Cèdres	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	collège militaire royal	6	..	1	..	..	2	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
4	Gananoque, batterie de campagne	..	..	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..
	Brockville, sous la garde de la ville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	Ottawa, batterie de campagne	..	..	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	sous la garde de la ville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	do de l'intendance	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	2	..	..	..	..	..	..	..	..
	pointe Nepean	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6
	canon du midi	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..
5et6	Montréal, batterie de campagne	..	..	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

milice et sous la garde de l'intendance militaire le 30 juin 1892.

											Caronades, fonte.					Obusiers.			Mortiers, fonte.									
lisse.																Br'nze		Fonte		10 pcs.								
Fonte.																													Observations.
De 32.							8 pcs																						
32 qtx.	42 qtx.	45 qtx.	48 ou 50 qtx.	56 qtx.	58 qtx.	63 qtx.	De 56.	54 qtx.	65 qtx.	De 68, 95 qtx.	De 12.	De 18.	De 24.	De 32.	De 68.	De 12.	De 24.	5½ pcs.	8 pcs, 9 qtx.	16 qtx.	18 qtx.	47 ou 52 qtx.	13 pcs, 36 qtx.	Mitrailleuses Gatling.	Canons russes.				
				1																									
																									2				
				1																									
				2																									
				1																									
				1																									
																									1				
																									1				
				2																									
																			4										
				5																					2	Col. Gzowski, 1 de 32.			
				1					3							3	3				1								
									7																				
				2																									
				1																									
																									2				
				1																									
				1																									
				1																									
																									2				
				23					6					8		1	2	2			6								
				4															1										
				8			1		1			5	2						2		2		1						
				5					2									4											
				3										6															
				1										2															
				3										3															
				3										3															
																										1 de 4, bronze, Glengarry.			
				1																						do Perth.			
																										[Ottawa.			
																									2	do musée militaire,			
																								3					
																				2									

[D.]—INVENTAIRE des bouches à feu en la possession de la

District militaire.	Localité.	Canons de campagne, de siège et de place.																					
		Rayés.																					A âme
		Fer forgé.									Fonte, transformés.			Bronze.									
		Se chargeant par la culasse.					Se chargeant par la la bouche.																
		De 6.	De 12.	De 20.	De 40.	7 pcs.	De 9.	De 64.	8 pcs.	9 pcs.	64—de 32.	7 pcs—de 68.	8 pcs—de 68.	De 7.	De 3.	De 6.	De 9.	De 12.	De 12, 34 qtx.	De 18. 38 qtx.	De 18. 42 qtx.	De 24. 20 qtx.	De 24. 48 qtx.	De 24. 50 qtx.
5et6	Montréal, sous la garde de l'intendance				1													2		3				17
	" de la ville																							
	Granby, batterie de camp. de Shefford						4																	
	Richmond, batterie de campagne						4																	
	Saint-Jean, batterie de place																						1	
7	Québec, batterie de campagne						4																	
	Citadelle																							
	Bastion du Roi											1										1	7	
	do de Mann												1											
	do de Richmond					2														1			3	
	do du cap Diamant					1																		
	do de Dalhousie					1																1		
	Champ de manœuvre				1																		10	
	Batterie de campagne						4																	
	Lignes de la ville :—																							
	Casemate supérieure																							
	Courtine Saint-Louis																							
	Bastion do																							
	Courtine des Ursulines																							
	Bastion do																							
	do de Saint-Jean																							10
	do des casernes					1																		
	Batterie de l'arsenal, n° 1																							
	do 2																							
	Casernes de l'artillerie																							1
	Hangard'exercice, chem. St-Louis				1						1									1			1	1
	Tour n° 1																						1	
	do 2																		2				2	
	do 3																		2				2	
	Batterie du couvent, n° 1																						2	
	do 2																				2		2	
	Batterie Montcalm																				4			
	do de la porte Hope																				1		2	
	do de la Demi-Lune										1													
	do Saint-Charles																							
	do de l'Assemblée																							
	do Grande										2													
	do de la Porte Prescott																							
	do Wolfe										2												2	
	Caronade																							
	Cour, poudrière E.																							
	Sous la terrasse Dufferin																						1	
	Lévis, parc d'artillerie																						1	
	Fort n° 1					1																		
	do 2					1																		
	do 3					1																		
	Ile d'Orléans										2													2
	Québec, sous la garde de l'intendance																4		3	3	8		1	22
	Grosse-Ile																		2		1			

milice et sous la garde de l'intendance militaire, etc.—*Suite.*

												Caronades, fonte.					Obusiers.				Mortiers, fonte.													
lisse.																	Br'nze		Fonte			10 pcs.												
Fonte.																																			
de 32.								8 pcs																											
32 qtx.	42 qtx.	45 qtx.	48 ou 50 qtx.	56 qtx.	58 qtx.	63 qtx.	De 56.	54 qtx.	65 qtx.	De 68, 95 qtx.	De 12.	De 18.	De 24.	De 32.	De 68.	De 12.	De 24.	5½ pouces.	8 pouces.	8 pouces, 9 qtx.	16 qtx.	18 qtx.	47 ou 52 qtx.	13 pouces, 36 qtx.	Mitrailleuses Gatling.	Canons russe.	Observations.
..	..	..	..	3	..	..	..	..	1	..	..	1	..	23	..	..	4	2	..	..	..	2	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	1	..	1	2	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	1	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	4	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4	2	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3	..	..	..	2	2	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	21	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3	..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	5	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	5	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
1	..	..	..	17	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	32	..	..	1	2	2	5	1	..	1	1	..	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	

[D.]—INVENTAIRE des bouches à feu en la la possession de la

District militaire.	Localité.	Canons de campagne, de siège et de place.																					
		Rayés.																					A âme
		Fer forgé.									Fonte, transformés.			Bronze.									
		Se chargeant par la culasse.					Se chargeant par la bouche.												De 18		De 24.		
		De 6.	De 12.	De 20.	De 40.	De 7.	De 9.	De 64.	8 pouces.	9 pouces.	De 64–32.	7 pcs, de 68.	8 pcs, de 68.	De 7.	De 3.	De 6.	De 9.	De 12.	De 12, 34 qtx.	38 qtx.	42 qtx.	20 qtx.	48 qtx.	50 qtx.
	Gaspé, batterie de place																						2
	Québec, sous la garde de la ville																						
8	Newcastle, batterie de campagne						4																
	Woodstock						4																
	Dorchester, pénitencier																						1
	St-Jean, sous la garde de l'intendant														8	4	6		3	1			
	Fort Dufferin										5												
	Tour Carleton																						1
	do hangar d'exercice																						2
	Fairville																		2				
	Fort Howe																						
	Red Head																						
	Ile aux Perdrix																			1			
	Batterie Dorchester																						2
	Hangar d'exercice																						2
	Chatham																						1
	Saint-André																						2
	Saint-George															2							
	Frédéricton															2							
9	Halifax, N.-E., hangar d'exercice														1								
	Pointe Plaisante										4												
	Pictou										2								2				
	Granville																		1				
	Digby										2												
	Lunenburg																						
	Yarmouth																						
	Sydney, C.-B						3																
	Anse au Hareng																		1				
	Chester																						
	Liverpool																						
10	Winnipeg, batterie de campagne						4																
	sous la garde de l'intendance																						
11	Victoria, C.-B							3															
	Pointe Finlayson							1															
	Esquimalt, Pointe Macaulay								3														
	Iles des Frères							2		1													
	New-Westminster																						
12	Ile du Prince-Edouard—																						
	Caserne Victoria				2										2								
	Fort Edward																						
	Hangar d'exercice																					2	
	Georgetown																					2	
	Total	6	2	1	6	10	81	6	3	1	23	1	1	2	14	14	29	2	21	19	16	17	43	105

milice et sous la garde de l'intendance militaire, etc.—*Fin.*

												Caronades, fonte.					Obusiers.				Mortiers, fonte.											
lisse.																	Br'nze			Fonte		10 pcs.										
Fonte.																																	
de 32.								8 pcs																									Observations.
32 qtx.	42 qtx.	45 qtx.	48 ou 50 qtx.	56 qtx.	58 qtx.	63 qtx.	De 56.	54 qtx.	65 qtx.	De 68, 95 qtx.	De 12.	De 18.	De 24.	De 32.	De 68.	De 12.	De 24.	5½ pouces.	8 pouces.	8 pouces, 9 qtx.	16 qtx.	18 qtx.	47 ou 52 qtx.	13 pouces, 36 qtx.	Mitrailleuses Gatling.	Canons russes.							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	1	2	..	..	1	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	2	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	1	..	1	..	2	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	1	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	6	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..							
..	..	..	..	3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	6	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	5	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..						3 de 9—Fonte—28 qtx.	
..	3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..							
1	14	14	..	130	11	2	1	4	21	2	..	15	2	89	38	5	13	15	6	12	7	19	4	4	4	14							

J. MACPHERSON, lieutenant-colonel,
Directeur de l'intendance et conservateur des propriétés de la milice.

ANNEXE N° 3.

DU

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

DE LA

MILICE ET DÉFENSE.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE—DIVISION DU GÉNIE.

DÉPARTEMENT DE LA MILICE ET DÉFENSE,
OTTAWA, 30 juin 1892.

MONSIEUR,—En l'absence de l'architecte en chef, j'ai l'honneur de présenter le rapport des travaux et réparations faits aux bâtiments militaires et fortifications pendant la période comprise entre le 1er janvier et la présente date.

LONDON—ÉCOLE ROYALE D'INFANTERIE.

Les plombs et les tuyaux de service d'eau ont été visités et réparés.

La quantité ordinaire de bois et de quincaillerie a été fournie pour les menues réparations que les ouvriers de l'école ont faites eux-mêmes.

TORONTO.

Caserne du fort neuf.—Un appareil de chauffage à l'eau chaude a été installé dans le logement du capitaine. Les éviers de la dépense ont été modifiés et réparés, et il a été posé des tablettes neuves dans le quartier des officiers.

Les enduits et le plancher d'une chambre du quartier des officiers mariés ont été réparés.

Une chambre du quartier des hommes mariés a été planchéiée à neuf, et il a aussi été posé un nouveau plancher dans le lavoir.

Le champ de manœuvres a été entouré d'une clôture à claire-voie.

La quantité ordinaire de bois et de quincaillerie a été fournie pour les menues réparations générales faites par les hommes de l'école.

Vieux fort.—Le service d'eau de la ville a été introduit partout le vieux fort, et il a été installé des bouches d'eau par mesure de précaution contre le feu. Il a été fait 1,554 pieds de clôture le long du chemin de garnison, et les arbres morts ont été remplacés tant le long de ce chemin que dans le vieux cimetière.

BEAMSVILLE.

La couverture en bardeau du hangar d'exercice a été renouvelée, le revêtement en planche réparé, le seuil renouvelé en partie, et le bâtiment généralement mis en bon état.

CAYUGA

Des réparations ont été faites aux portes et fenêtres du hangar d'exercice, et il a été fait une rigole autour du bâtiment pour écouler l'eau qui avait coutume de s'y introduire. La couverture en bardeau de ce hangar a grand besoin d'être renouvelée.

STEWARTON.

Le hangar d'exercice de cette localité a été mis en bon état.

GEORGETOWN.

La couverture en bardeau du hangar d'exercice a été renouvelée, et l'on a fait plusieurs menues réparations au bâtiment pour le mettre en bon état.

KINGSTON.

Casernes de la tête-de-pont.

Le quartier D du bloc B, où un incendie s'était déclaré, a été réparé et remis en état.

Il a été mis un égout depuis le manège jusqu'à la rue. Les égouts, par places, ont été visités et réparés. Le plancher du magasin d'habillement a été refait, et il a été installé un cabinet d'aisance inodore dans ce magasin. Les hommes de la batterie ont fait eux-mêmes de menues réparations générales aux bâtiments.

Des grilles de fil métallique ont été mises aux fenêtres du hangar d'exercice pour protéger les vitres.

De menues réparations ont été faites aux fortifications en général.

COLLÈGE MILITAIRE ROYAL.

Des réparations générales ont été faites aux portes, fenêtres, planchers, tuyaux à gaz, tuyaux d'eau et égouts, sur le rapport mensuel ordinaire d'inspection de caserne.

PERTH.

De légères réparations ont été faites au hangar d'exercice de cette localité, et il y a été fait un drain pour l'écoulement des eaux pluviales.

OTTAWA.

Magasins militaires.—Il a été installé des armoires et des tablettes neuves pour les effets d'habillement, etc. Un trottoir neuf a été posé depuis le pont des Sapeurs jusqu'aux magasins, et la clôture a été redressée. La remise, en arrière, a été fermée avec des planches, de crainte que le vent n'y portât les flammèches des bateaux circulant sur le canal.

Hangars d'exercice.—Les portes du magasin d'armes ont toutes été peinturées, et de menues réparations ont été faites au hangar.

Le square Cartier a été ensemencé de graine d'herbe, après que toutes les mauvaises herbes en eussent été arrachées.

Les drains ont été visités et nettoyés.

Les gouttières et tuyaux de descente de la maison du gardien, à la Pointe Nepean, ont été réparés, et l'on a fait diverses menues réparations à la maison du gardien du champ de tir pour l'empêcher de tomber.

MONTRÉAL.

Hangar d'exercice.—La couverture et la lunette du toit ont été réparées et rendues étanches.

On a modifié le magasin d'armes du 5e *Royal Scots* pour procurer plus de commodité à ce corps.

Champ de tir.—Les réparations ordinaires ont été faites aux fossés et aux clôtures.

SAINT-JEAN, P. Q.

Caserne de l'infanterie.—Les plombs du quartier des officiers et de celui des hommes mariés ont été visités et réparés, et il a été installé des cabinets d'aisance d'un genre moderne dans ces quartiers.

Le logement du capitaine a été visité et mis en état de propreté.

La conduite d'eau a été prolongée jusqu'à l'ancien hôpital servant aujourd'hui de quartier pour les hommes mariés.

Les gouttières et les tuyaux de descente de tous les bâtiments ont été réparés.

Un nouveau champ de tir a été disposé pour l'usage des hommes de l'école et des champs d'instruction annuels.

ILE AUX NOIX.

Le vieux pont conduisant à l'île a été réparé comme il faut. Tous les drains de l'île ont été ouverts et visités pour que le bâtiment se conserve mieux.

QUÉBEC.

Citadelle.—Les tuyaux d'eau, qui avaient souffert de la gelée en certains endroits, ont été réparés et rendus utiles. La vieille clôture qui entoure le glacis a été réparée.

Quantité de planchers neufs ont été posés dans les casemates.

Le drain qui part du bastion du Roi a été visité et réparé.

Les cheminées des casemates ont été reconstruites ou réparées, suivant le besoin.

Des planchers neufs ont été posés dans les écuries, et de menues réparations ont été faites à ce bâtiment.

L'habitation du commandant a été tapissée et peinturée, et ses enduits ont été réparés.

Des planchers neufs ont été posés dans la pension des officiers, à laquelle il a aussi été fait de légères réparations.

Pour des raisons de salubrité, des modifications ont été faites au quartier des adjudants.

Caserne de la cavalerie.—Un trottoir neuf a été posé le long de la façade des écuries, et il a été pratiqué une nouvelle porte y conduisant.

Cartoucherie.—Un plancher neuf a été posé dans les chambres des machines.

Tous les plombs ont été visités, deux nouveaux cabinets d'aisances ont été installés, et les vieux cabinets réparés.

Les trottoirs en face des propriétés de l'Etat sur les rues Saint-Louis, Sainte-Geneviève, du Palais et de l'Arsenal ont été réparés.

Un nouveau champ de tir a été disposé sur l'île d'Orléans pour y éprouver la poudre à canon.

LÉVIS.

Fort n° 1.—Une partie du chaperon en bois des murs a été renouvelée. Les dégâts faits par la gelée au champ de tir de Lévis ont été réparés.

Camp du génie royal.—La maison du gardien a été soulevée, des sablières neuves placées dessous, et sa couverture en bardeau renouvelée. Toutes les vitres brisées des baraques ont été remplacées.

FRÉDÉRICTON.

Caserne de l'infanterie.—Un fondement neuf a été mis au corps de garde, et les murs ont été réparés. Toutes les chambres de troupe ont été nettoyées et badigeonnées. Des stores ont été mis aux fenêtres. Une clôture neuve a été construite autour de la caserne du parc.

SAINT-JEAN, P. Q.

La maison du gardien de la tour a été réparée et mise sur des sablières neuves.

Il a été construit un magasin neuf au fort Dufferin, et le vieux magasin a été reculé et réparé. Les parapets, les embrasures, les clôtures, etc., au fort Dufferin, ont tous été réparés.

La remises aux armements et les embrasures de la batterie Dorchester ont été réparées. Il a aussi été établi un drain autour de la poudrière, et la porte de cette dernière a été réparée. La maison du gardien au fort Howe a été réparée et mise en bon état.

La clôture de la batterie de Red-Head a été réparée. Le champ de tir a aussi été réparé et mis en bon état.

HALIFAX.

Après l'incendie du hangar d'exercice d'Halifax, on a construit un bâtiment provisoire pour mettre les armes et les fourniments de l'artillerie de place de cette ville.

VICTORIA, C. A.

Caserne de la batterie C.—Les âtres des chambres de troupe ont été réparés.

Des gouttières neuves et des tuyaux de descente neufs ont été posés et peinturés. Il a été établi un nouveau drain coüvert. La salle de récréation a été nettoyée et peinturée. Il a été fourni du bois et du bardeau, et les hommes de la batterie ont fait eux-mêmes les réparations générales de la caserne.

Cinq portes ont été pratiquées dans le mur postérieur du quartier des hommes mariés, et il en a été établi autant à l'intérieur de ce quartier. Des cabinets d'aisances neufs ont été construits et peinturés.

Un mât de pavillon neuf a été érigé et peinturé, et il a été fourni des peintures et de la quincaillerie pour les réparations générales nécessaires de la caserne.

CHARLOTTETOWN, I. P.-E.

Caserne Victoria.—La couverture de cette caserne a été peinturée. Il a été posé des portes neuves et fait plusieurs menues réparations nécessaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRED. W. WHITE, lieutenant,

Architecte par intérim.

M. le sous-ministre de la
Milice et Défense,
Ottawa.

ANNEXE N° 4

DU

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE

DE LA

MILICE ET DÉFENSE.

Semestre expiré le 30 juin 1892.

CARTOUCHERIE DE L'ETAT.

QUÉBEC, 19 octobre 1892.

MONSIEUR,—Conformément à votre note du 8 du mois courant, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant des opérations de la cartoucherie de l'Etat, pour la période comprise entre le 1er décembre 1891 et le 30 juin 1892.

La fabrication des cartouches à balle de Snider, qui avait été poursuivie après le 1er décembre dernier, fut discontinuée en janvier 1892, et la fabrication des cartouches à balle de guerre du Martini-Henry, à étui, laminé et de la marque III, dont la matière première et la poudre R. F. G² avaient été reçues d'Angleterre dans l'été de 1891, fut commencée.

Cette fabrication ne marcha pas rapidement pour commencer, attendu qu'il fallait rompre les ouvriers à ce travail et approprier les machines au perfectionnement de l'ouvrage. Nous sommes néanmoins venus à bout de notre tâche de 337,000 cartouches, et d'après les épreuves auxquelles elles ont été soumises et les essais qui en ont été faits sur différents champs de tir, ces cartouches paraissent avoir donné des résultats tout à fait satisfaisants, soutenant bien la comparaison, à tous égards, avec les cartouches importées.

La fabrication des cartouches à balle de Snider fut reprise de bonne heure en mai 1892, et continuée sur un train tel qu'à la fin de l'année nous dussions en avoir la quantité prescrite.

Du 1er décembre 1891 au 30 juin 1992 il a été fabriqué 303,000 cartouches à balle de Snider, et du 30 juin dernier à ce jour il en a été fait 838,000 de plus.

Je m'attends à ce que vers le 1er décembre 1892 la production de l'année ait atteint 1,800,000 cartouches à balle de Martini-Henry et de Snider. Ce chiffre excédera la production de plusieurs années passées, et il y aurait moyen de l'augmenter encore davantage tout en trouvant des résultats très avantageux dans l'abaissement du prix de revient.

La poudre qui a servi à la fabrication de ces cartouches de Snider a été fournie par Curtis et Harvey, et a passé l'inspection sous les yeux des autorités du ministère de la guerre en Angleterre. J'ai aussi essayé cette poudre après qu'elle eut été emmagasinée à Québec, et je l'ai trouvée propre à la fabrication des cartouches à balle de Snider. Sous le rapport de la force de jet des balles je l'ai trouvée puissante, mais guère plus que de précédents lots trouvés satisfaisants les années antérieures, et égale, à tout autre égard, à d'autres lots obtenus des mêmes fabricants. Pour ce qui est de la justesse du tir elle a aussi donné des résultats aussi satisfaisants que ceux obtenus les années précédentes. Ce serait néanmoins une satisfaction que

d'obtenir des autorités du ministère de la guerre copie des notes d'épreuve et des chiffres de mérite obtenus dans les essais de poudre faits pour nous sous leur surveillance. Ces résultats n'ont pas été communiqués à ce bureau en ces derniers temps, comme ils avaient coutume de l'être dans les commencements.

A mesure que l'emploi du fusil Martini-Henry se généralisera davantage dans la milice, il faudra nécessairement plus de cartouches pour aller avec cette arme, et il est agréable de pouvoir dire que notre cartoucherie peut fabriquer avec succès cette sorte de cartouches plus mordernes et plus justes.

Au cours de l'hiver, le capitaine Thomas, de l'artillerie royale, a fait des expériences sur une grande échelle, aux buttes de *Cove Fields*, avec la nouvelle poudre sans fumée appelée "cordite," du service britannique.

Ces expériences ont donné des résultats très satisfaisants, et dans les fusils cet explosif donne des résultats de balistique très uniformes, avec une justesse de tir remarquable.

Il vaudrait la peine d'examiner s'il n'y aurait pas moyen d'obtenir un nouveau fusil de petit calibre par la transformation du Martini-Henry en Martini-Metford, en substituant un petit calibre au calibre actuel de "45," sans changer la culasse ni le mécanisme de platine, mais remplaçant cependant le petit bout du fût en bois par un autre de forme propre à recevoir le canon de petit calibre, et modifiant de menus détails. En Angleterre il a été préparé un modèle dans le but de transformer de cette manière des mousquetons Martini-Henry pour le service d'artillerie et de cavalerie. On obtiendrait ainsi un bon et solide fusil de calibre, et dans le cas où le fusil à magasin Lee-Metford serait adopté, nous nous trouverions à avoir à notre disposition deux armes prenant la même cartouche. Le Martini-Henry transformé tirerait aussi loin et aussi juste que le Lee-Metford du service britannique. Ce serait un fusil à un seul coup, mais il porterait encore beaucoup plus juste et plus loin que le Martini-Henry, en même temps qu'il aurait une beaucoup plus longue portée de but-en-blanc, avec un recul à peine perceptible au lieu du violent coup de crosse qu'on ressent actuellement en tirant le Martini-Henry.

La fabrication des projectiles d'artillerie a marché pendant la période susmentionnée de l'année. Au cours de cette période, c'est-à-dire du 1er décembre 1891 au 30 juin 1892, il a été fabriqué 482 bombes ordinaires du calibre de 9, 307 obus à balles de Shrapnel du calibre de 9, et 358 projectiles creux ordinaires du calibre de 64.

En outre, il y avait 400 obus à balles de 64 en train et nombre d'autres projectiles rendus à différentes phases de fabrication. Il a été perdu pas mal de temps dans l'atelier des projectiles pour aider à faire les machines nécessaires à la fabrication des cartouches de Martini-Henry, ce qui a eu pour résultat de diminuer la production sur laquelle on comptait. Nous avons introduit plusieurs perfectionnements dans le mode de fabrication afin de réduire le prix de revient, mais le plus grand obstacle à une fabrication économique dans cette branche est la restriction de la production autorisée. Les salaires des employés sont presque les mêmes, que l'on fasse 1,000 ou 5,000 projectiles, et dans le dernier cas les frais généraux se trouvent considérablement réduits.

Il n'y aurait toutefois pas moyen d'augmenter beaucoup la production actuelle sans agrandir l'atelier où se met la dernière main aux projectiles, et qui de simple atelier de réparation qu'il était avant a été approprié à ses présentes fins. S'il était jugé à propos d'y ajouter une annexe et d'autoriser l'accroissement de force motrice qu'il faudrait alors, je serais prêt à soumettre les données nécessaires quant aux bâtiments, aux machines et au surcroît de force voulus. Mais si l'on n'avait pas l'intention de faire de telles modifications et que l'on dût rester avec les présents moyens de fabrication, j'aurais encore à alléguer la nécessité d'avoir une machine à percer plus puissante que celle que nous avons actuellement. Cela accélérerait la fabrication et permettrait de manufacturer, tous les ans, le nombre prescrit de projectiles, dont il y a apparence que nous allons manquer, situés comme nous le sommes en ce moment.

La matière première pour la consommation des années 1892–93 a été dûment reçue en bon état et soigneusement examinée.

Il a été rejeté un lot de fonte à être remplacé par une semblable quantité de qualité convenable.

Il n'a encore été rien fait à l'égard des débris de métal qui se sont accumulés depuis plus d'un an. Je prends la liberté d'attirer votre attention sur cela, et de demander qu'il soit bientôt pris quelque décision à cet égard, si c'est possible, vu que cette ferraille prend beaucoup de place dans la cour et ailleurs, outre qu'elle se détériore au mauvais temps.

Le personnel de la fabrique est resté le même pendant la période du 1er décembre 1891 au 30 juin 1892, à l'exception de quelques ouvriers de plus engagés aux prix du travail à la pièce pour augmenter la production des cartouches à fusil, qui autrement serait restée au-dessous des besoins.

Je dois faire remarquer que le personnel de bureau n'est pas vraisemblablement capable de faire face aux affaires courantes de la fabrique.

Très peu de réparations avaient été faites aux bâtiments à la date du 30 juin dernier.

Dans certaines parties de la fabrique les planchers attendent les réparations dont les détails estimatifs ont été soumis le printemps dernier.

En présence du danger qu'il y a de voir des maladies contagieuses se propager l'été prochain, j'attirerai l'attention sur mes avis de l'année dernière relativement à l'opportunité d'améliorer la condition sanitaire de la fabrique en faisant disparaître les anciens lieux d'aisance et les remplaçant par des cabinets plus modernes et plus perfectionnés, et établissant des lavoirs, etc.,—toutes choses pour lesquelles il a été soumis des détails estimatifs.

En juin dernier il a été établi, à l'île d'Orléans, un champ de tir pour essayer la poudre à canon. Ce champ de tir s'est trouvé satisfaisant, à l'exception, cependant, de la plate-forme qui était trop faible, et qu'il faudra reconstruire. Les essais de poudre peuvent maintenant se faire là en sûreté et commodément.

Relativement à ces essais, je ferai remarquer que les petits lots de poudre commandés ont coûté autant de peine et de frais à éprouver que les gros lots, et qu'il serait à propos de faire venir la poudre par grandes quantités, lorsque c'est possible. Ces expériences demandent beaucoup de temps pris sur les heures du travail régulier, en outre qu'elles augmentent la dépense de l'établissement sans qu'il soit rien alloué dans les comptes pour ce service.

La machine employée dans cette fabrique, semblable à celle dont on se sert pour la même fin dans les arsenaux impériaux, a toujours été et est encore de l'espèce propre à la fabrication de cartouches à balle.

Il n'y aurait pas moyen de faire grand'perfectionnements à cette machinerie tout en continuant à fabriquer les cartouches actuellement en demande. La fabrication de cartouches à étui de laiton étiré exigerait une toute autre machinerie, et, de fait, un outillage presque entièrement nouveau pour les armes portatives actuellement en service. Il peut sembler d'un profit douteux d'adopter une plus dispendieuse et pas beaucoup meilleure espèce de cartouches. De plus, les fusils de gros calibre cèdent partout la place à une arme de petit calibre, avec balles et étuis composites d'un modèle perfectionné, chargés avec des explosifs d'une autre nature que ceux dont nous faisons usage aujourd'hui, et nécessitant de nouvelles machines spécialement inventées pour leur fabrication.

Notre machinerie actuelle est encore très utile pour la fabrication des cartouches que prennent les fusils actuellement en service dans le pays, et elle a été tout le temps tenue en très passable état. Les machines et les chaudières suffisent pour à présent. Comme de coutume ces dernières ont été, pendant l'année, examinées et trouvées sûres par un inspecteur autorisé qui a délivré les certificats voulus à cet égard.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

OSC. PRÉVOST, major,

Surintendant de la cartoucherie de l'Etat.

M. le sous-ministre
de la Milice et Défense,
Ottawa.

Milice et Défense.

MINISTÈRE

DE LA

MILICE ET DÉFENSE

DU

CANADA

ÉTATS DE FORCE

DE LA

MILICE ACTIVE

POUR

L'EXERCICE FINANCIER 1893-94.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE.
1893

Milice et Défense.

A Son Excellence le très honorable SIR FREDERICK ARTHUR STANLEY, BARON STANLEY DE PRESTON, *dans le comté de Lancaster, dans la pairie du Royaume-Uni, chevalier grand-croix du très honorable ordre du Bain, gouverneur général du Canada.*

MILORD,—

J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence les états de force ci-joints des corps permanents et autres de la milice active du Canada, pour l'exercice financier de 1893-94, à être présentés au parlement conformément à l'arrêté du conseil en date du 29 décembre 1892.

J'ai l'honneur d'être,

Milord,

De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

J. C. PATTERSON,

Ministre de la milice et défense.

MINISTÈRE DE LA MILICE ET DÉFENSE,

OTTAWA, 3 mars 1893.

EFFECTIF AUTORISÉ DES CORPS PERMANENTS, 1893-94.

Régiment des dragons canadiens.	Lieutenant-colonel.	Chefs d'escadrons.	Capitaines.	Lieutenants.	Quartier-maître.	Médecin.	Vétérinaire.	Total des officiers.	Sous-officiers d'état major. Adjudants sous-officiers.	Sous-officiers d'état major. Maréchal des logis fourrier.	Mar. d. logis instructeurs.	Mar. d. logis trompette.	S.-off. maréch. ferrant.	Maréch. des logis chef.	Maréch. d. l. infirmier.	Maréchaux des logis.	Total des sous-off. d'ét.-maj. et maréch. d. log.	Brigadiers.	Trompettes.	Secrétaires du régiment.	Maréchal ferrant.	Selliers.	Simples soldats.	Total des hommes de troupe.	Total, sans distinction de grades.	Chevaux d'officiers.	Chevaux de troupe.	Chevaux Total.	Observations.
Compagnie A	..	1	..	2	..	..	..	3	(a) 1	.	2	..	..	..	..	2	5	2	2	1	..	..	(b) 40	....	....	3	30	33	(a) Maréchal des logis chef ayant le rang d'adjudant sous-officier.
Compagnie B	..	1	..	4	..	1	1	7	1	1	2	1	1	1	1	5	13	4	2	1	..	..	(c) 78	....	....	7	50	57	(b) Y compris 2 sous-brigadiers rétribués.
Effectif du régiment	..	2	..	6	..	1	1	10	2	1	4	1	1	1	1	7	18	6	4	2	..	.	118	130	158	10	80	90	(c) Y compris 4 sous-brigadiers rétribués.

Régiment. d'artillerie canadienne.	Lieut.-colonels.	Chefs de bataillons.	Capitaines.	Lieutenants.	Quartier-maître.	Médecins.	Vétérinaire.	Total des officiers.	Maîtres canonniers.	Mar. d. logis chefs.	Mar. d. log. fourriers.	Armuriers d'artill.	Mar. d. log. instruct.	Maître d'équitation.	Chef artificier.	Chef de musique.	Mar. d. l. trompette.	S.-off. mar. ferrant.	Maréchaux d. logis.	Total d. s.-off. d'ét.-maj. et mar. d. log.	Brigadiers.	Bombardiers.	Fonct.-bombardiers.	Trompettes.	Canonniers.	Conducteurs.	Total des hommes de troupe.	Total, sans distinction de grades.	Chevaux d'officiers.	Chevaux de troupe.	Chevaux Total.	Observations.
Effectif du régiment	2	3	3	11	1	2	1	23	3	3	2	2	6	1	1	1	1	2	18	40	15	15	20	9	258	46	363	426	(a) 22	45	67	(a) La propriété des off. mais nourris aux frais de l'État p. le service de ce dernier selon le besoin.

Régiment canadien d'infanterie.	Lieut.-colonels.	Chefs de bataill.	Capitaines.	Lieutenants.	Médecins.	Total des off.	Sergents-majors de régiment.	Sergents fourriers.	Serg. instruct.	Serg. clairons.	Sergents porte-drapeaux.	Infirmiers majors.	Sergents.	Total des sous-off. d'ét.-maj. et sergents.	Caporaux.	Clairons.	Secrétaires du régiment.	Simples soldats.	Total des hommes de troupe.	Total, sans distinct. de grade.	Chevaux d'officiers.	Chevaux de troupe.	Chevaux Total.	Observations.
Effectif du régiment	4	4	..	12	4	24	4	4	8	4	4	4	16	44	16	16	4	(a) 324	360	428	4	....	4	(a) Y comp. 8 fonctionn.-caporaux rétribués.

EFFECTIF AUTORISÉ—CAVALERIE, 1893-94.

Régiments, escadrons ou compagnies.	Lieutenants-colonels.	Chefs d'escadrons.	Capitaines.	Lieutenants.	Sous-lieutenants. (a)	Adjudants.	Quartiers-maîtres.	Trésoriers. (b)	Médecins.	Vétérinaires.	Total des officiers.	Sous-officiers d'état-maj. Adjudants sous-officiers.	Sous-officiers d'état-maj. Maréchaux des logis fourriers.	Mar. des logis infirmiers.	Sous-off. maréchaux ferrants.	Maréchaux des logis chefs.	Maréchaux des logis.	Secrét. de bur. d'état-major.	Secrétaires des trésoriers.	Total des sous-off. d'état-maj. et maréchaux des logis.	Brigadiers.	Trompettes.	Maréchaux ferrants.	Selliers.	Soldats. montés.	Soldats. non montés.	Total des hommes de troupe.	Total, sans distinction de grades.	Chevaux d'officiers.	Chevaux de selle.	Chevaux de trait.	Chevaux Total.	Fourgons.
Garde du corps du gouverneur général	1	1	4	4	4	1	1	1	1	1	91	1	1	1	1	4	21	1	1	22	21	5	..	..	109	26	152	193	19	147	8	174	4
1er hussards	1	1	4	4	4	1	1	1	1	1	81	1	1	1	1	4	21	1	1	22	21	5	..	..	109	26	152	192	18	247	8	173	4
2e dragons	1	1	5	5	5	1	1	1	1	1	22	1	1	1	1	5	51	1	1	62	51	6	..	..	136	30	187	265	22	182	10	214	5
3e dragons canadiens Prince de Galles	1	..	4	4	4	1	1	1	1	1	81	1	1	1	1	4	21	1	1	22	21	5	..	..	109	26	152	192	18	147	8	173	4
4e hussards	1	..	4	4	4	1	1	1	1	1	81	1	1	1	1	4	21	1	1	22	21	5	..	..	109	26	152	192	18	147	8	173	4
5e dragons	1	d1	5	5	5	1	1	1	1	3	32	1	1	1	1	5	51	1	1	62	51	6	..	..	126	30	187	236	23	182	10	215	5
6e hussards canadiens Duc de Connaught	1	..	4	4	4	1	1	e1	1	1	81	1	1	1	1	4	21	1	1	23	21	5	..	..	109	26	152	192	18	147	8	173	4
8e hussards Princesse Louise du N.-B.	1	e1	6	7	7	1	1	1	1	1	82	1	1	1	1	7	12	1	1	41	12	8	..	..	190	38	257	319	28	252	14	294	7
Hussards canadiens Queen's Own	..	1	2	2	2	1	1	1	1	1	21	1	1	..	1	2	6	..	..	1	6	2	..	..	24	....	62	85	12	73	....	85	....
Compagnie de hussards King's	..	..	1	1	1	..	..	..	..	..	3	....	....	..	..	1	2	..	..	4	3	1	..	..	27	4	34	42	3	35	2	40	1
Dragons de la garde Princesse Louise	..	..	1	1	1	..	..	..	..	..	3	....	....	..	..	1	3	..	..	4	3	1	..	..	27	....	31	38	3	35	....	38	....
Compagnie de dragons de Winnipeg	..	..	1	1	1	..	..	..	..	..	3	....	....	..	..	1	3	..	..	4	3	1	..	..	27	....	31	38	3	35	....	38	....
Dragons du Manitoba	..	..	2	2	2	..	..	..	..	..	6	....	....	..	..	2	6	..	..	8	6	2	..	..	54	8	70	84	7	70	....	76	....

(a) Comme les officiers nommés provisoirement ont le rang de sous-lieutenants, le nombre des officiers de ce grade peut s'élever à 12, pourvu que celui des capitaines et des lieutenants soit réduit en proportion. (b) Il ne doit pas être fait de nouvelles nominations, ni de nominations provisoires. (c) Cuisiniers de troupe et domestiques d'officiers. (d) Un chef d'escadrons et un trésorier à être absorbés. (e) Un chef d'escadrons commandant d'une compagnie et un trésorier à être absorbés.

EFFECTIF AUTORISÉ—ARTILLERIE DE CAMPAGNE, 1893-94.

Brigade et batteries.	Lieutenant-colonel.	Chefs de bataillon.	Capitaines.	Lieutenants.	Sous-lieutenants.	Médecins.	Vétérinaires.	Adjudant.	Total des officiers.	Maréchaux des logis chefs.	Maréchaux des logis fourriers.	Maréchaux des logis.	Sous-officiers maréchaux ferrants.	Total des maréchaux et sous-officiers.	Brigadiers.	Bombardiers.	Trompettes.	Bourreliers.	Charrons.	Maréchaux ferrants.	Canonniers.	Conducteurs.	Total des hommes de troupe.	Total, sans distinction de grades.	Chevaux de selle.	Chevaux de trait.	Canons, affûts et avant-trains.	Caissons.	Forges de campagne.	Chariots.	Total des voitures.
1re brigade, 2 batteries	1	2	2	2	2	1	1	1	12	3	3	8	2	16	8	8	2	....	....	....	68	46	132	160	30	32	8	....	....	....	..
Batterie de Durham...																															
do Gananoque																															
do Hamilton.,																															
do Kingston..																															
do London...																															
do Montréal..																															
do Newcastle.																															
do Ottawa....		1	1	1	1	1	1	....	6	1	1	4	1	7	4	4	1	....	...	....	34	23	66	79	13	16	4				
do Québec....																															
do Shefford...																															
do Sydney....																															
do Toronto...																															
Batt. du canal Welland																															
Batterie de Winnipeg..																															
do Woodstock																															

EFFECTIF AUTORISÉ—ARTILLERIE DE PLACE, 1893-94.

Bataillons et compagnies.	Nombre de compagnies.	Lieutenants-colonels.	Chefs de bataillons.	Capitaines.	Lieutenants.	Sous-lieutenants.	Adjudants.	Quartiers-maîtres.	Médecins.	Médecins auxiliaires. (a)	Trésoriers. (a)	Total des officiers.	Maréchaux des logis chefs.	Chefs de musique.	Maréch. des logis fourriers.	Secrét. de bur. d'état-maj.	Secrétaires des trésoriers.	Maréch. des log. infirmiers.	Maréchaux des logis.	Total des maréchaux des logis et sous-officiers d'état-major.	Brigadiers.	Bombardiers.	Canonniers.	Trompettes.	Musiciens.	Total des hommes de troupe.	Total, sans distinction de grades.	Observations.
Bataillon d'Halifax	4	1	4	4	8	4	1	1	1	1	1	26	1	1	1	1	1	....	16	21	16	16	320	4	24	380	427	(a) A être absorbés.
do de la Colombie anglaise	5	1	5	5	10	5	1	1	1	1	1	31	1	1	1	1	1	....	20	25	20	20	400	5	24	469	525	
do de Montréal	9	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	1	1	1	....	13	18	18	....	186	6	24	234	278	
do du Nouveau-Brunswick	5	1	1	5	5	5	1	1	1	1	1	22	1	1	1	1	1	....	10	15	15	....	155	5	20	195	232	
do de l'Ile du Prince-Edouard	5	1	1	5	5	5	1	1	1	1	1	22	1	1	1	1	1	....	10	15	15	....	155	5	20	195	232	
Compagnie de Cobourg	1																											
do de Digby	1																											
do n° 1 de Lévis	1																											
do n° 2 do	1																											
do de Mahone-Bay	1	..	..	1	1	1	..	..	..	..	..	3	..	..	..	..	..	....	3	3	3	....	35	1	...	39	45	
do de Pictou	1																											
do n° 1 de Québec	1																											
do n° 2 do	1																											
do de Yarmouth	1																											

EFFECTIF AUTORISÉ—GÉNIE, 1893-94.

Compagnies.	Officiers.							Sergents.					Hommes de troupe.					Total, sans distinction de grades.	Chevaux de selle.	Chevaux de trait.	Fourgons.
	Lieutenant-colonel.	Chef de bataillon.	Capitaines.	Lieutenants.	Adjudants.	Médecins.	Total.	Sergents-majors de compagnies.	Sergents fourriers.	Sergents.	Infirmiers majors.	Total.	Caporaux.	Fonctionnaires-caporaux.	Simples soldats.	Clairons.	Total.				
Compagnie du génie de Brighton	....	....	1	2	....	....	3	....	....	3	....	3	3	....	35	1	39	45			
Compagnie du génie de Charlottetown	...	..	1	2	....	....	3	....	...	3	....	3	3	..	35	1	39	45			

EFFECTIF AUTORISÉ—INFANTERIE, 1893-94.

Bataillon.	Lieutenant-colonel.	Chefs de bataillons.	Capitaines.	Lieutenants.	Sous lieutenants.	Adjudant.	Quartier-maître.	Médecin.	Médecin auxiliaire.	Trésorier.	Total des officiers.	Sous-off. d'état-major. Sergent-major.	Chef de musiq.	Sergent instructeur.	Sergent fourrier.	Sergent tambour.	Sgt. joueur de cornem.	Sec. de bur. d'ét.-major.	Secrétaire du trésorier.	Infirmier major.	Sergents.	Total des sous-off. d'ét.-maj. et des sergents.	Caporaux.	Tambours et clairons.	Musiciens.	Simples soldats.	Total des hommes de troupe.	Total, sans distinction de grades.	Chevaux.	Observations.
Gardes à pied du gouverneur général	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	25	1	1	1	1	1	..	1	1	..	19	26	18	12	30	258	318	369	4	*a* Comme les officiers nommés provisoirement ont le rang de sous-lieutenants, le nombre des officiers de ce grade peut s'élever à 12, pourvu que celui des capitaines et des lieutenants soit réduit en proportion.
1er bataillon, Carabiniers Prince de Galles	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	..	12	18	18	6	24	186	234	278	4	
2e do do Queen's Own	1	2	10	10	10	1	1	1	1	1	38	1	1	....	1	1	..	1	1	..	24	30	30	10	30	320	390	458	4	
3e do do Victoria	1	2	6	7	6	1	1	1	1	1	27	1	1	....	1	1	..	1	1	..	13	19	19	6	24	196	245	291	4	
5e do Royal Ecossais	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	1	1	1	..	11	18	18	6	24	186	234	278	4	
6e do Fusiliers	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	..	12	18	18	6	24	186	234	278	4	
7e do do	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	..	12	18	18	6	24	186	234	278	4	
8e do Royal Carabiniers	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	...	1	1	..	1	1	..	12	18	18	6	24	186	234	278	4	
9e do Voltigeurs	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	..	1	1	..	18	24	24	8	24	256	312	368	4	
10e do Royal Grenadiers	1	2	18	10	10	1	1	1	1	1	38	1	1	....	1	1	..	1	1	..	24	30	30	10	30	320	390	458	4	
11e do Rangers d'Argenteuil	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	...	1	1	..	1	1	1	17	24	24	8	24	256	312	368	4	*b* Il ne doit pas être fait de nouvelles nominations ni de nominations provisoires.
12e do Rangers de York	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	..	1	1	1	17	24	24	8	24	256	312	368	4	
13e do d'infanterie	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	..	1	1	..	18	24	24	8	24	256	312	368	4	
14e do Carabiniers Princesse de Galles	1	2	6	6	6	1	1	1	..	1	25	1	1	....	1	1	..	1	1	..	12	18	18	6	24	186	234	277	4	
15e do Infanterie légère d'Argyle	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	..	12	18	18	6	24	186	234	278	4	
16e do d'infanterie Prince Edouard	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1		1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4	
17e do do de Lévis	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	..	1	1	1	17	24	24	8	24	256	312	368	4	
19e do do Lincoln	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	186	234	278	4	
20e do Carabiniers Lorne	1	2	7	7	7	1	1	1	1	1	29	1	1	....	1	1	..	1	1	1	14	21	21	7	21	-224	273	323	4	
21e do Fusiliers d'Essex	1	1	5	5	5	1	1	1	..	1	21	1	1	..	1	1	..	1	1	1	8	15	15	5	15	160	185	231	3	
22e do Carabiniers d'Oxford	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	...	1	1	.	1	1	1	17	24	24	8	24	256	312	368	4	
23e do Infanterie de la Beauce	1	1	4	4	4	1	1	1	..	1	18	1	1	....	1	1	..	1	1	1	5	12	12	4	12	128	156	186	3	
25e do d'infanterie, d'Elgin	1	1	4	4	4	1	1	1	..	1	18	1	1	....	1	1	..	1	1	..	6	12	12	4	12	128	156	186	3	
26e do Infanterie légère de Middlesex	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	..	1	1	1	17	24	24	8	24	256	312	368	4	
27e do Borderers de St-Clair	1	2	7	7	7	1	1	1	1	1	29	1	1	...	1	1	..	1	1	1	14	21	21	7	21	224	273	323	4	
28e do d'infanterie, de Perth	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4	
29e do do Waterloo	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	...	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4	
30e do Carabiniers de Wellington	1	2	10	10	10	1	1	1	1	1	38	1	1	....	1	1	..	1	1	1	23	30	30	10	30	320	390	458	4	
31e do d'infanterie, de Grey	1	2	7	7	7	1	1	1	1	1	29	1	1	..	1	1	..	1	1	1	14	21	21	7	21	224	273	323	4	
32e do do Bruce	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	..	1	1	..	1	1	1	17	24	24	8	24	256	312	368	4	
33e do do Huron	1	2	9	9	9	1	1	1	1	1	35	1	1	....	1	1	..	1	1	1	20	27	27	9	27	288	351	413	4	
34e do do Ontario	1	2	7	7	7	1	1	1	1	1	29	1	1	....	1	1	..	1	1	1	14	21	21	7	21	224	273	323	4	
35e do Foresters de Simcoe	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	...	1	1	..	1	1	1	17	24	24	8	24	256	312	368	4	

36e bataillon d'infanterie, de Peel	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	..	1	1	1	17	24	24	8	24	256	312	368	4
37e do Carabiniers d'Haldimand	1	2	7	7	7	1	1	1	1	1	29	1	1	....	1	1	..	1	1	1	14	21	21	7	21	224	273	323	4
38e do do Dufferin	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	..	12	18	18	6	24	186	234	278	4
39e do do Norfolk	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	..	1	1	1	17	24	24	8	24	256	312	368	4
40e do d'infant., de Northumberland	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	..	1	1	1	17	24	24	8	24	256	312	368	4
41e do Carabiniers de Brockville	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4
42e do d'infanterie, de Brockville	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4
43e do Carabiniers d'Ottawa et Carleton	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4
44e do d'infanterie, de Welland	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	..	1	1	1	17	24	24	8	24	256	312	368	4
45e do do Durham-Ouest	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	...	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4
46e do do Durham-Est	1	2	6	6	6	1	1	1	..	1	25	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	334	277	4
47e do do Frontenac	1	2	10	10	10	1	1	1	1	1	38	1	1	....	1	1	.	1	1	1	23	30	30	10	30	320	390	458	4
48e do Highlanders	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	1	1	1	..	17	24	24	8	24	256	312	368	4
49e do Carabiniers de Hastings	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4
50e do Borderers de Huntingdon	1	1	4	4	4	1	1	1	..	1	18	1	1	....	1	1	..	1	1	1	5	12	12	4	12	118	156	186	3
51e do Rangers de Hemmingford	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4
52e do Infanterie légère de Brome	1	2	7	7	7	1	1	1	1	1	29	1	1	....	1	1	..	1	1	1	14	21	21	7	21	224	273	323	4
53e do d'infanterie, de Sherbrooke	1	1	4	4	4	1	1	1	..	1	18	1	1	...	1	1	..	1	1	..	6	12	12	4	12	128	156	186	3
54e do do Richmond	1	2	6	6	6	1	1	1	..	1	25	1	1	...	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	277	4
55e do Infanterie légère de Mégantic	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4
56e do Carabiniers de Lisgar	1	2	7	7	7	1	1	1	1	1	29	1	1	....	1	1	..	1	1	1	14	21	21	7	21	224	273	323	4
57e do Rangers de Peterborough	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	.	1	1	..	12	18	18	6	24	186	234	278	4
58e do d'infanterie, de Compton	1	2	10	10	10	1	1	1	1	1	38	1	1	....	1	1	..	1	1	1	23	30	30	10	30	320	390	458	4
59e do do Stormont et Glengarry	1	2	7	7	7	1	1	1	1	1	29	1	1	....	1	1	..	1	1	1	14	21	21	7	21	224	273	323	4
60e bataillon d'infanterie, de Missisquoi	1	2	6	6	6	1	1	1	.	1	25	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	277	4
61e do do Montmagny et L'Islet	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4
62e bataillon, Fusiliers de Saint-Jean	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	.	1	1	..	12	18	18	6	24	186	234	278	4
63e do Carabiniers d'Halifax	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	...	1	1	.	1	1	..	12	18	18	6	24	186	234	278	4
64e do Voltigeurs de Beauharnois	1	1	5	5	5	1	1	1	1	1	22	1	1	...	1	1	.	1	1	1	8	15	15	5	15	160	195	232	3
65e do Carabiniers Mont-Royal	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	.	1	1	..	18	24	24	8	24	256	312	368	4
66e do Fusiliers Princesse Louise	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	.	1	1	..	18	24	44	8	24	256	312	368	4
67e do d'infanterie, de Carleton	1	2	9	9	9	1	1	1	..	1	34	1	1	....	1	1	..	1	1	1	20	27	27	9	27	288	351	412	4
68e do do du comté de King	1	2	9	9	9	1	1	1	1	1	35	1	1	....	1	1	.	1	1	1	20	27	27	9	27	288	351	412	4
69e do do "1er Annapolis"	1	2	9	9	9	1	1	1	1	1	35	1	1	....	1	1	.	1	1	1	20	27	27	9	27	288	351	413	4
70e do do de Champlain	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	...	1	1	.	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4
71e do do de York, N.-B.	1	2	7	7	7	1	1	1	1	1	29	1	1	.	1	1	.	1	1	1	11	21	21	7	21	224	273	323	4
72e do do "2e Annapolis"	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	.	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4
73e do do Northumberland	1	1	5	5	5	1	1	1	..	1	21	1	1	....	1	1	.	1	1	1	8	15	15	5	15	160	195	231	3
74e do d'infanterie	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	.	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4
75e do do de Lunenburg	1	2	6	6	6	1	1	1	..	1	25	1	1	....	1	1	.	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	277	4
76e do Voltigeurs de Châteauguay	1	2	6	6	5	1	1	1	..	1	25	1	1	....	1	1	.	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	277	4
77e do d'infanterie, de Wentworth	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	.	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4
78e do Highlanders	1	2	7	7	7	1	1	1	1	1	29	1	1	....	1	1	.	1	1	1	14	21	21	7	21	224	273	323	4
79e do do	1	2	7	7	7	1	1	1	1	1	29	1	1	....	1	1	.	1	1	1	14	21	21	7	21	224	273	323	4
80e do d'infanterie, de Nicolet	1	2	6	6	6	1	1	1	.	1	25	1	1	....	1	1	.	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	277	4
81e do do Portneuf	1	2	6	6	6	1	1	1	..	1	25	1	1	...	1	1	.	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	277	4
82e do do du comté de Queen	1	2	7	7	7	1	1	1	1	1	49	1	1	...	1	1	.	1	1	1	14	21	21	7	21	224	273	323	4

EFFECTIF AUTORISÉ—GÉNIE, 1893-94—*Suite.*

Bataillon ou compagnie.	Lieutenant-colonel.	Chefs de bataillons.	Capitaines.	Lieutenants.	(a) Sous-lieutenants.	Adjudant.	Quartier-maître.	Médecin.	(b)(c) Médecin auxiliaire.	Trésorier.	Total des officiers.	Sous-off. d'état-major. Sergent-major.	Chef de musiq.	Sergent instructeur.	Sergent fourrier.	Sergent tambour.	Sgt joueur de cornem.	Sec. de bur. d'ét.-major	Secrétaire du trésorier.	Infirmier major.	Sergents.	Total des sous-officiers d'état-maj. et de sergs.	Caporaux.	Tambours et clairons.	Musiciens.	Simples soldats.	Total des hommes de troupe.	Total, sans distinction de grades.	Chevaux.	Observations.
83e bataillon d'infanterie, de Joliette	1	2	6	6	6	1	1	1	1	..	25	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	277	4	*a* Comme les officiers nommés provis. ont le rang de sous-lieut., le nombre des officiers de ce grade peut s'élever à 12, pourvu que celui des capitaines et des lieut. soit réd. en proportion.
84e do do Saint-Hyacinthe	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4	
85e do d'infanterie	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	....	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4	
86e do do de Trois-Rivières	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	..	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4	
87e do do Québec	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	...	1	1	.	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4	
88e do do Kamouraska et Charlevoix	1	2	6	6	6	1	1	1	1	1	26	1	1	...	1	1	..	1	1	1	11	18	18	6	18	192	234	278	4	
89e bataillon d'infanterie, de Témiscouata et Rimouski	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	..	1	1	1	17	24	24	8	24	256	312	368	4	*b* Il ne doit pas être fait de nouvelles nominations ni de nominations provisoires.
90e bataillon, Carabiniers de Winnipeg	1	2	8	8	8	1	1	1	1	1	32	1	1	....	1	1	.	1	1	..	18	24	24	8	24	256	312	368	4	
92e do d'infanterie, de Dorchester	1	1	4	4	4	1	1	1	1	..	18	1	1	....	1	1	..	1	1	1	5	12	12	4	12	128	156	186	3	
93e do do Cumberland	1	1	5	5	5	1	1	1	..	1	21	1	1	....	1	1	..	1	1	1	8	15	15	5	15	160	195	231	3	
94e do "Argyle Highlanders"	1	1	5	5	5	1	1	1	..	1	21	1	1	....	1	1	..	1	1	1	8	15	15	5	15	160	195	231	3	
96e bataillon provisoire de carabiniers du district d'Algoma	1	*c*2	3	3	3	1	1	1	..	1	16	1	1	...	1	1	..	1	1	1	2	9	9	3	9	96	117	142	4	*c* Un chef de bataillon à être absorbé.
Compagnie d'infanterie de Brandon	..	.	1	1	1	..	..	..	..	..	3	..	..	....	....	..	..	..	..	..	3	3	3	1	..	35	39	45	..	
do de carabiniers de Gore Bay	..	..	1	1	1	..	..	..	..	..	3	..	..	...	....	..	..	..	..	..	3	3	3	1	..	35	39	45	..	
do d'infanterie de Nanaïmo	..	..	1	1	1	..	..	..	..	..	3	..	..	....	....	..	..	..	..	..	3	3	3	1	..	35	39	45	..	
do de carabiniers de Saint-Jean	..	..	1	1	1	..	..	..	..	..	3	..	..	....	....	..	..	..	..	..	3	3	3	1	..	35	39	45	..	
do do du Sault Ste-Marie	..	..	1	1	1	..	..	..	..	..	3	..	..	....	....	..	..	..	..	..	3	3	3	1	..	35	39	45	..	
do do de Thessalonu	..	..	1	1	1	..	..	..	..	..	3	..	..	....	....	..	..	.	..	..	3	3	3	1	..	35	39	45	..	

NOUVEAUX DOCUMENTS

(20*d*, 20*e*, 20*f*.)

Se rattachant à l'application contre des navires canadiens, par les autorités de Terreneuve, de l'acte de Terreneuve concernant la vente de boitte à des navires de pêche étrangers.

OTTAWA, mars 1893.

TABLE DES MATIÈRES.

Page.

N° 198.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston, 30 mars 1892.—Accuse réception de la dépêche du 10 mars 1892, communiquant la substance des résolutions adoptées par la législature de la Nouvelle-Ecosse, au sujet de la convention proposée entre Terreneuve et les Etats-Unis.. 1

N° 199.

Le haut-commissaire au premier ministre, 2 avril 1892.—Accuse réception de l'arrêté du conseil du 3 mars 1892, dans lequel il est recommandé pour débattre avec un représentant de Terreneuve les questions en litige. Il n'avait, cependant, pas reçu d'instructions, et M. Harvey était retourné à Terreneuve. Toutefois, avant de connaître la proposition, il avait rencontré M. Harvey au bureau de M. Pennell (au ministère des colonies), et avait débattu des questions de droits différentiels. M. Harvey avait demandé de suspendre les droits et de retirer les objections contre la convention Bond-Blaine. On lui avait dit que cette dernière entraînait l'abrogation du traité de 1818. Allusion au traitement favorable de Terreneuve par le Canada..... 1

N° 200.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford, 30 avril 1892.—Transmet un arrêté du conseil (1098) du 25 avril 1892, relatif à un renseignement à l'effet que, en rapport avec certaines procédures résultant de la tentative de faire décider la légalité de droits "supplémentaires" imposés par Terreneuve, le gouvernement de cette colonie à l'intention de passer une loi *ex post facto*. Demande s'il ne serait pas opportun de donner au gouvernement de Terreneuve des instructions sur ce sujet..... 2

N° 201.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford, 25 avril 1892.—Le Canada a reçu de Terreneuve une réponse défavorable à la proposition sans conditions du 16 avril, à l'effet de rétablir le *statu quo*, et le gouvernement canadien apprend que le gouvernement de Terreneuve a déposé un bill de revenu différentiel contenant des dispositions à effet rétroactif qui légalisent la législation *ex post facto*. Demande de faire réserver le bill. Une législation contre les pêcheurs de Terreneuve dans les eaux canadiennes pourra être nécessaire..... 3

N° 202.

Le haut-commissaire au premier ministre, 30 avril 1892.—Transmet copie d'une lettre et de pièces reçues du bureau colonial, et de sa réponse à cette lettre, au sujet d'une déclaration faite dans la législature de Terreneuve par le chef de l'opposition, en s'appuyant sur son nom, à l'effet que Terreneuve avait l'intention de refuser de la boitte aux Canadiens. Il cite ce qu'il a dit dans sa lettre à l'ancien premier ministre, et déclare que cette citation rapporte exactement ce qui s'est passé dans son entrevue avec M. Blaine..... 4

N° 203.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford, 19 mai 1892.—Transmet une minute du conseil (1162) du 14 mai 1892, s'occupant d'une dépêche de lord Knutsford, 9 avril 1892, au sujet de soumettre un exposé *ex parte* au comité judiciaire du Conseil privé. Tous les expédients ont été tentés sans résultat. La Grande-Bretagne a suggéré un renvoi au Conseil privé. Le consentement de Terreneuve ne paraît pas devoir être nécessaire. La cause n'est pas strictement *ex parte*, mais une question de faits. Elle ne pourrait pas être soumise différemment par une décision correcte. Terreneuve n'a pas tenu compte de l'opinion des officiers en loi de la couronne et a refusé le renvoi de la question. Elle propose maintenant une loi à effet rétroactif. Recommande de renvoyer la question au Conseil privé .. 5

Terreneuve et le Canada.

N° 204.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston, 17 mai 1892.—Accuse réception de la minute du conseil du 7 mars. M. Harvey étant retourné à Terreneuve, la conférence n'est plus réalisable. Opinion quant aux droits différentiels déjà exprimée dans la dépêche du 26 mars 1892 8

N° 205.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford, 25 mai 1892.—Transmet une minute du conseil (1143), 18 mai 1892, s'occupant d'une dépêche de sir Terence O'Brien (Pièce n° 1), 18 avril 1892, relative à la déclaration attribuée au chef de l'opposition dans la législature de Terreneuve, sur l'autorité de sir Charles Tupper, quant à l'intention exprimée par Terreneuve d'exclure les Canadiens des privilèges de la boîtte. Le chef de l'opposition a cité une lettre de sir Charles Tupper à feu sir J. A. Macdonald, rendant compte d'une conversation qu'il avait eue avec M. Blaine. La phraséologie de la dépêche de M. Bond est propre à induire en erreur. Un exposé correct de la question implique une action conditionnelle. Dans tous les cas, Terreneuve avait exclu le Canada avant la date de l'entrevue. Par conséquent on ne saurait soulever une question d'intention 9

N° 206.

Le haut-commissaire du Canada au premier ministre, 18 mai 1892.—Transmet un extrait du *Times*, dans lequel il est dit que le sous-ministre des affaires étrangères a déclaré dans la Chambre des communes que la convention proposée entre Terreneuve et les Etats-Unis ne serait pas approuvée, et que les négociations devaient être conduites *pari passu* avec des négociations semblables entre le Canada et les Etats-Unis. Rapporte une conversation qu'il a eu avec lord Knutsford, dans laquelle Sa Seigneurie a exprimé l'espoir que rien ne serait fait dans la voie des représailles pour retarder l'entrée de Terreneuve dans la confédération canadienne 10

N° 207.

L'honorable A. G. Jones à l'honorable C. H. Tupper, 18 mai 1892.—Demande combien de licences de rets à trappes ont été accordées à des Terreneuviens sur le Labrador canadien en 1891 11

N° 208.

L'honorable C. H. Tupper à l'honorable A. G. Jones, 20 mai 1892.—Des renseignements sont pris afin de répondre positivement au sujet des licences du Labrador 11

N° 209.

Le sous-ministre de la marine et des pêcheries au commandant Wakeham, 20 mai 1892.—Faire escale à la Pointe-aux-Esquimeaux pour recevoir instructions *re* pièges à morue 11

N° 210.

L'honorable C. H. Tupper au commandant Wakeham, 21 mai 1892.—Dit que le *statu quo* de 1889 va être rétabli entre le Canada et Terreneuve, et ordonne une distribution équitable de pièges entre les pêcheurs des deux pays au Labrador 12

N° 211.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston, 21 mai 1892.—Communique un message du gouverneur de Terreneuve, consentant au rétablissement du *statu quo* de 1889 pour l'année courante (1892) 12

N° 212.

Sir Terence O'Brien à lord Stanley de Preston, 21 mai 1892.—Le gouvernement de Terreneuve consent à rétablir le *statu quo* de 1889 pour l'année courante (1892) en attendant la conférence. Les droits supplémentaires seront abolis dès que le Canada aura donné avis qu'il a aboli les droits sur les produits de Terreneuve 12

N° 213.

Lord Stanley de Preston à sir Terence O'Brien, 22 mai 1892.—Message reçu avec satisfaction. Une proclamation suspendant les droits sur les produits de Terreneuve est en préparation, mais en vertu de la loi elle doit alléguer que les droits de Terreneuve ont été réduits. Espoir que Terreneuve abolira ces droits et que des arrangements seront faits pour établir une réciprocité complète 12

N° 214.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford, 22 mai 1892.—Répond à la dépêche du 21 mai. Le Canada a reçu avec satisfaction un message de Terreneuve et a répondu qu'une proclamation abolissant les droits sur le poisson et les produits du poisson de Terreneuve était en préparation. Des arrangements seront faits pour établir une réciprocité entière dans la remise des droits lorsque Terreneuve aura donné avis que les droits supplémentaires sont abolis 13

N° 215.

Le sous-ministre de la marine et des pêcheries au commandant Wakeham, 23 mai 1892.—Le registre des licences ne fait pas voir qu'il en a été accordé aux Terreneuviens : dites celles qui leur ont été accordées en 1891 13

N° 216.

Sir Terence O'Brien à lord Stanley de Preston, 23 mai 1892.—Comme en vertu de l'Acte du revenu les droits viennent automatiquement en vigueur du moment que vous en imposez sur notre poisson, ils disparaîtront de la même manière dès que vous abolirez vos droits... 13

N° 217.

Lord Stanley de Preston à sir Terence O'Brien, 24 mai 1892.—Un avis formel de l'intention d'abolir réciproquement les droits ne pourrait-il pas être accepté comme suffisant, des deux côtés, à mettre fin au temps d'arrêt? 13

N° 218.

Sir Terence O'Brien à lord Stanley de Preston, 24 mai 1892.—Si on prévoyait des difficultés, les deux gouvernements pourraient fixer une date pour abolir simultanément les droits sur les produits des deux pays 13

N° 219.

Le commandant Wakeham au sous-ministre de la marine et des pêcheries, 24 mai 1892.—Donne les noms de huit Terreneuviens auxquels des licences ont été accordées sur le Labrador canadien en 1891 14

N° 220.

Sir Terence O'Brien à lord Stanley de Preston, 25 mai 1892.—Un avis mutuel consent d'abolir les droits à compter de vendredi le 27 mai 1892. Une proclamation sera lancée sur réception de réponse 14

N° 221.

Lord Stanley de Preston à sir Terence O'Brien, 26 mai 1892.—Le gouvernement canadien consent à abolir les droits à compter de vendredi le 27 mai 1892, avec l'entente que le gouvernement de Terreneuve en fera autant le même jour et qu'il fera aussi disparaître les restrictions concernant la boitte. Une proclamation sera publiée demain après-midi, sur la supposition que l'arrangement a été exécuté par Terreneuve 14

N° 222.

Sir Terence O'Brien à lord Stanley de Preston, 27 mai 1892.—Annonce qu'avis est publié dans la *Gazette* du 27 mai 1892 que les droits sont abolis et que des licences de boitte sont accordées aux Canadiens aux mêmes conditions qu'aux pêcheurs de Terreneuve 14

N° 223.

Lord Stanley de Preston à sir Terence O'Brien, 27 mai 1892.—Remerciements pour télégrammes. Proclamation approuvée par le conseil et sera publiée à l'officiel demain 14

N° 224.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford, 27 mai 1892.—Répète le télégramme envoyé le 26 mai au gouverneur de Terreneuve au sujet de l'abolition simultanée des restrictions par les deux gouvernements 15

N° 225.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford, 28 mai 1892.—Exprime l'espoir qu'un bill à effet rétroactif ne sera pas passé sans réserve 15

N° 226.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston, 30 mai 1892.—Annonce que le gouvernement de Sa Majesté a appris avec plaisir l'arrangement conclu avec Terreneuve 15

N° 227.

Lord Stanley de Preston à sir Terence O'Brien, 30 mai 1892.—Exprime satisfaction au sujet de l'attitude conciliante, et fait certaines ouvertures pour amener une conférence 15

N° 228.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston, 31 mai 1892.—Relativement au télégramme du 28 mai. Le gouverneur de Terreneuve a été informé qu'il se pourrait que la reine serait conseillée de laisser subsister les dispositions à effet rétroactif concernant les droits de douanes, mais pas les honoraires de licences en vertu de l'Acte de la boitte 16

N° 229.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston, 31 mai 1892.—Relativement aux télégrammes des 25 avril, 30 avril et 28 mai 1892, concernant l'Acte du revenu de Terreneuve. L'article qui décrète des droits différentiels sur les marchandises canadiennes existe dans tous les actes du revenu de Terreneuve, passés depuis 1885, en conséquence des droits imposés par l'Acte des douanes du Canada. Le gouvernement de Sa Majesté ne peut donner instruction de réserver le bill. Les négociations pendantes devraient régler le différend. Les dispositions à effet rétroactif concernant les honoraires de licences de boitte devront être réservées si elles ne sont pas accompagnées d'un article suspensif 16

N° 230.

Minute du conseil, 6 juin 1892 (1122 H).—Relative à la dépêche du ministère des colonies, 25 mars 1892 (n° 190 des documents précédents). L'Acte du tarif de Terreneuve établissait des droits différentiels, et l'attitude de Terreneuve dans le passé fait craindre au gouvernement canadien une législation qui conférerait un tel pouvoir 17

N° 231.

Minute du conseil, 6 juin 1892 (1194 H).—Relative à une dépêche du haut-commissaire du Canada, 30 avril 1892, concernant la correspondance (*voir* les pièces attachées au n° 202), échangée sur les précédents sujets de son entrevue avec M. Blaine à Washington, 1891, et les expressions dont il s'est servi au sujet de l'intention de Terreneuve d'exclure le Canada de la boitte. Recommande que des copies en soient envoyées au gouverneur de Terreneuve 20

N° 232.

Lord Stanley de Preston à sir Terence O'Brien, 11 juin 1892.—Transmet une dépêche accompagnée de pièces reçues du haut-commissaire du Canada concernant la déclaration prétendue avoir été faite au sujet de l'intention de Terreneuve d'exclure les Canadiens des privilèges de la boitte 20

N° 233.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston, 17 juin 1892.—A raison de croire que Terreneuve préfère le Canada comme lieu de réunion de la conférence 21

N° 234.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston, 21 juin 1892.—Accuse réception de la dépêche du 19 mai 1812 (n° 203 précédent). Depuis cette date un changement considérable s'est opéré dans l'attitude de Terreneuve, et on espère que la discussion amicale de la question aura pour résultat un arrangement permanent et satisfaisant. Le gouvernement de Sa Majesté ne croit donc pas devoir prendre d'autres mesures pour soumettre à un comité du Conseil privé la question de la légalité du refus de Terreneuve d'accorder des licences de boitte aux pêcheurs canadiens 21

N° 235.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston, 12 juillet 1892.—Relativement au télégramme du 31 mai 1892 (n° 229 précédent). Quoique ne pouvant autoriser la proclamation d'une loi qui sanctionne la perception des honoraires de licences de boitte, 1890, Sa Seigneurie suggère que le gouvernement canadien retire les actions intentées pour le recouvrement des sommes perçues, lesquelles forment un total insignifiant. Ce serait une gracieuseté.. 21

N° 236.

Sir F. B. T. Carter à lord Stanley de Preston, 12 juillet 1892.—Accuse réception du n° —— et de ses pièces relatives à une déclaration prétendue avoir été faite par sir Charles Tupper au sujet de l'exclusion des Canadiens des privilèges britanniques à Terreneuve 22

N° 237.

Le marquis de Ripon à lord Stanley de Preston, 26 août 1892.—Accuse réception de la dépêche du 30 juin transmettant la minute du conseil du 6 juin 1892. Les prétentions énoncées dans cette minute ne sauraient être admises ; elles ont été traitées déjà dans des lettres précédentes. Il y a eu un malentendu entre le ministre de la marine et des pêcheries et le délégué de Terreneuve relativement au mode d'appliquer l'Acte du revenu de Terreneuve de 1891 22

N° 238.

Minute du conseil, 12 septembre 1892 (1317 H.)—Relative à la dépêche du B. C. du 6 juillet 1892 (n° 233 précédent).—Relativement au retrait des poursuites instituées pour le recouvrement des honoraires de licences en vertu de l'Acte de la boitte, le gouvernement canadien est moralement obligé à l'égard des demandeurs, et à moins de se rendre responsable pour Terreneuve, il ne peut se désister d'une réclamation qu'on lui a dit être juste et légitime, tout désireux qu'il soit de développer un sentiment amical 22

N° 239.

L'administeur de Terreneuve à lord Stanley de Preston, 13 septembre 1892. —Demande la date la plus rapprochée où une réunion pourrait avoir lieu à Halifax 23

N° 240.

Minute du conseil, 23 septembre 1892.—Une députation du gouvernement canadien pourra rencontrer une délégation de Terreneuve à Halifax en tout temps après le 10 octobre 1892. 23

N° 241.

Minute du conseil, 23 septembre 1892.—Institue le ministre de la milice et de la défense, le ministre des douanes et le ministre de la marine et des pêcheries en députation pour conférer avec des délégués de Terreneuve 24

N° 242.

Sir Terence O'Brien à lord Stanley de Preston, 25 octobre 1892.—La délégation de Terreneuve se propose de partir le 2 novembre par le paquebot-poste de la ligne Allan 24

N° 243.

Minute du conseil, 29 octobre 1892.—Le gouvernement de Terreneuve refuse encore de faire droit à la réclamation de M. Henry Dicks au sujet de la goélette *Hattie* et de la remise de droits de douane ; le ministre de la justice recommande que les documents se rattachant à cette affaire soient renvoyés à la conférence de Terreneuve 24

N° 244.

Minute du conseil, 29 octobre 1892.—Nomme le ministre de la justice membre de la délégation à la place du ministre de la marine et des pêcheries, qui est appelé en Angleterre pour affaires officielles 26

N° 245.

Sir Terence O'Brien à lord Stanley de Preston, 5 novembre 1892.—Les délégués partent le 5 novembre 1892 26

N° 246.

Rapport approuvé d'un comité du conseil, 9 décembre 1892.—Soumettant copie des procédures de la conférence tenue à Halifax entre les délégués des gouvernements du Canada et de Terreneuve 26

N° 198.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

DOWNING STREET, 30 mars 1892.

A Son Excellence
le Gouverneur général en conseil.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche n° 79, du 10 mars, me communiquant la substance des résolutions adoptées par l'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse au sujet de la convention de réciprocité proposée entre Terreneuve et les Etats-Unis.

J'ai, etc.,
KNUTSFORD.

N° 199.

VICTORIA CHAMBERS, 17 VICTORIA STREET,
LONDRES, S.W., 2 avril 1892.

A l'honorable premier ministre,
Ottawa, Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une copie de l'arrêté du conseil portant la date du 3 mars 1892, relatif au refus du gouvernement de Terreneuve d'accorder des licences de boitte aux pêcheurs canadiens. Je vois dans le rapport signé par le ministre de la justice et par le ministre de la marine et des pêcheries qu'il est recommandé, d'après l'avis de lord Knutsford, de me faire connaître les intentions du gouvernement, et de me charger de représenter le Canada dans une conférence avec un représentant de Terreneuve pour débattre les questions en litige entre les deux colonies.

Je désire profiter de l'occasion pour dire que je n'ai, jusqu'ici, reçu aucune instruction à cet égard. Les journaux en ont bien dit un mot il y a quelque temps, mais dans le moment j'ai pensé qu'ils confondaient mon nom avec celui du ministre de la marine et des pêcheries. Plus tard, cependant, je constatai qu'il n'en était rien ; mais alors M. Harvey, le représentant du gouvernement de Terreneuve, était reparti pour Saint-Jean.

Toutefois, avant que je connusse rien de la proposition, j'avais rencontré M. Harvey au St. Stephen's Club en compagnie de M. Pennell, le premier commis au département canadien du bureau colonial, et à la demande de M. Harvey je l'avais rencontré au bureau de M. Pennell, et j'avais débattu avec lui les différents points du litige. M. Harvey m'avait dit que le gouvernement canadien était dans l'erreur en supposant que la convention Bond-Blaine aurait pour effet d'établir des droits différentiels contre les importations du Canada, et il m'avait montré le nouveau tarif dans lequel les mêmes réductions étaient faites. Je lui avais répondu que j'étais également sous cette impression, et je lui avais cité la teneur de la convention, qui, dans mon opinion, les obligerait encore à faire une réduction correspondante au-dessous du tarif qu'il m'avait montré. M. Harvey m'avait déclaré qu'il ne s'agissait nullement d'établir des droits différentiels contre le Canada ; mais, toutefois, j'avais compris clairement que si la convention eût été mise en vigueur, les Etats-Unis auraient demandé une réduction de droits en leur faveur égale aux avantages que leur accordait le traité proposé.

Dans le cours de la conversation, M. Harvey avait déclaré (et il m'avait montré un mémorandum à cet effet) que si le Canada voulait retirer son protêt contre la convention Bond-Blaine, et discontinuer les droits actuellement imposés sur le poisson de Terreneuve, il serait permis aux pêcheurs canadiens d'obtenir de la boitte comme autrefois, et que les importations du Canada seraient rétablies sur le même pied qu'auparavant. Je pouvais seulement répondre à M. Harvey que je croyais que c'était à eux de prendre l'initiative, et que s'ils voulaient permettre aux pêcheurs canadiens d'obtenir de la boitte, et

enlever les droits prohibitifs qui frappaient les importations du Canada, le gouvernement canadien les traiterait d'une manière également favorable, mais que la convention Bond-Blaine avait une plus grande portée, et qu'elle ne pouvait pas être adoptée sans rompre virtuellement le traité de 1818.

Naturellement, j'avais parlé de la manière dont le Canada avait été traité par Terreneuve, surtout après les promesses faites lorsque l'Acte concernant la boitte avait reçu la sanction royale, et de la manière excessivement favorable dont Terreneuve avait été traité sous plusieurs rapports. J'avais insisté très fortement sur le fait que je croyais qu'il était de l'intérêt tant du Canada que de Terreneuve d'agir de concert autant que possible dans des questions qui concernaient les intérêts britanniques dans l'Amérique du Nord, lui rappelant l'opinion semblable émise par un comité, dont il avait été le président, composé de membres du Conseil législatif et de l'Assemblée législative de Terreneuve, nommé aux fins d'examiner la question de l'exportation et de la vente de la boitte, lorsqu'ils demandaient l'adoption de l'acte en 1886.

Vous comprendrez facilement que cet échange d'opinions entre M. Harvey et moi n'avait rien d'officiel, mais vu l'arrêté du conseil mentionné ci-dessus, je crois qu'il est bon de vous mettre au courant de ce qui a eu lieu.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

CHARLES TUPPER.

N° 200.

Lord Stanly de Preston à lord Knutsford.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, 30 avril 1892.

Au Très-honorable
lor Knutsford, G.C.M.G., etc., etc.

MILORD,—Relativement aux correspondances précédemment échangées au sujet des relations entre le Canada et Terreneuve, j'ai l'honneur de vous transmettre copie d'un arrêté du conseil résumant un rapport présenté par le ministre de la marine et des pêcheries, dans lequel il dit qu'il a été informé que la cour de district de cette colonie a l'intention de décider que l'imposition de droits supplémentaires sur les importations du Canada en vertu des dispositions de l'Acte du Revenu de Terreneuve était illégale.

Vu l'intention qu'on attribue au gouvernement de Terreneuve de passer une loi *ex post facto* aux fins de légaliser l'imposition de ces droits, les ministres demandent que le gouvernement de Sa Majesté juge de l'opportunité de donner des instructions au gouverneur de Terreneuve de ne pas accorder la sanction royale à cette loi.

J'ai, etc., etc.,

STANLY DE PRESTON.

[Pièce 1 du n° 200.]

COPIE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 25 avril 1892.*

Vu le rapport du ministre de la marine et des pêcheries, daté le 19 avril 1892, déclarant qu'il a reçu des informations importantes au sujet des relations entre Terreneuve et le Canada,

Le ministre fait observer qu'il paraît que, dans le but de faire décider la légalité des droits " supplémentaires " imposés par représailles contre le Canada, une action a été intentée dans la cour de district de cette colonie contre le receveur général, aux fins de recouvrer une petite somme, de la juridiction de la cour, payée sous protêt pour droits supplémentaires.

Que, bien que le jugement ne fût pas encore rendu lorsque ce renseignement a été reçu, on croyait généralement que tout en ne maintenant pas l'action en raison d'un

vice de procédure—avis de l'action n'ayant pas été donné—la cour établirait le principe que le demandeur a le droit de se faire rembourser les droits ainsi payés.

Le ministre fait en outre observer que les raisons données à l'appui de cette décision sont :—

(1.) Il y a une omission dans la rédaction de l'article de l'Acte du Revenu applicable à la cause. Les mots "seront prélevés, perçus et payés," qui suivent les mots "les droits suivants, etc," ont été omis.

(2.) La principale allégation que les pêcheurs du Canada "n'ont pas le privilège de pêcher le poisson sur toutes parties des côtes de la colonie," ce privilège, un droit, leur ayant été enlevé par le refus du gouvernement de Terreneuve d'accorder des licences aux pêcheurs canadiens aux fins de pêcher le poisson à boitte.

Naturellement, appel sera interjeté de cette décision devant la cour suprême de Terreneuve.

Le ministre désire attirer l'attention sur l'intention attribuée au gouvernement de soumettre à la législature de cette colonie un acte à l'effet de légaliser l'imposition des droits déjà illégalement imposés, et il sait que certains importateurs et expéditeurs canadiens se sont entendus pour agir de concert dans cette affaire. Aussitôt que des détails pourront être obtenus au sujet des procédures mentionnées, ils seront soumis à Votre Excellence en conseil. On espère que cette législation *ex post facto* concernant l'imposition de droits différentiels ou prohibitifs sur les importations du Canada sera désavouée par les autorités impériales.

Le ministre ne connaît pas de raisons particulières pour supposer que Son Excellence le gouverneur de Terreneuve refuserait de sanctionner une loi de cette nature, à moins que le gouvernement de Sa Majesté lui en ait manifesté le désir antérieurement.

Le comité, sur la demande du ministre de la marine et des pêcheries, recommande à Votre Excellence de transmettre copie de cette minute, si elle est approuvée, au très-honorable ministre des colonies, aux fins de la communiquer au gouvernement de Sa Majesté, en même temps qu'une demande, priant le gouvernement de Sa Majesté de juger de l'opportunité de donner des instructions au gouverneur de Terreneuve sur ce sujet.

Le tout respectueusement soumis.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

N° 201.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford.

25 avril 1892.

Le 16 courant, le Canada a fait une proposition pure et simple à Terreneuve à l'effet de rétablir le *statu quo* pour cette saison, aux fins de faire régler la question par une conférence ou autrement, et il a reçu une réponse défavorable.

Mon gouvernement apprend maintenant que le gouvernement de Terreneuve a présenté un bill de revenu, contenant un tarif différentiel contre les produits du Canada comme autrefois, avec un amendement verbal sans importance.

Il contient aussi des dispositions à effet rétroactif qui légalisent les honoraires exigés pour les licences en 1890 et que les Canadiens cherchent à se faire rembourser, devant les cours de justice, avec chance de succès. Il espère ardemment que le gouvernement de Sa Majesté fera réserver le bill, et que, tant qu'une législation hostile au Canada sera continuée, il refusera de la sanctionner.

Il est à craindre que la force de l'opinion publique nécessite une législation concernant la pêche dans nos eaux semblable à celle que Terreneuve a adoptée contre nos pêcheurs.

STANLEY.

N° 202.

BUREAU DU HAUT-COMMISSAIRE DU CANADA, VICTORIA CHAMBERS,
17, VICTORIA STREET, LONDRES, S.-W., 30 avril 1892.

A l'honorable premier ministre,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une lettre, avec pièces, que j'ai reçue du bureau colonial, au sujet d'une déclaration faite dans l'Assemblée législative de Terreneuve, concernant ce qui s'est passé lors de mon entrevue avec M. Blaine, à Washington, dans le mois d'avril 1891, et en même temps une copie de ma réponse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

CHARLES TUPPER,
Haut commissaire.

[Pièce 1 du n° 202.]

BUREAU COLONIAL, S.-W., 23 avril 1892.

A SIR C. TUPPER, C.C.M.G.

MONSIEUR,—Sur l'ordre de lord Knutsford je vous transmets la paraphrase d'une dépêche reçue du gouverneur de Terreneuve concernant une déclaration faite dans la Chambre législative de cette colonie au sujet de ce qui a eu lieu lors de votre entrevue avec M. Blaine dans le mois d'avril 1891.

Le gouverneur de Terreneuve a été prié, par télégramme, de répétèr cette dépêche à lord Stanley de Preston.

EDWARD FAIRFIELD.

[Pièce 2 du n° 202.]

Sir Terence O'Brien à lord Knutsford (reçue le 12 avril 1892, 11 p.m.)—Dépêche.

(Paraphrase.)

A la demande de mon gouvernement, je vous transmets la présente minute du conseil:

Mes ministres croient qu'il est désirable que le gouvernement de Sa Majesté soit immédiatement informé des faits suivants: Le six du courant, le chef de l'opposition a déclaré, désignant sir Charles Tupper comme son auteur, que M. Blaine a affirmé, lors de la conférence tenue avec sir Charles Tupper et sir J. Pauncefote, le 2 avril 1891, que M. Bond avait exprimé l'intention qu'avait ce gouvernement d'exclure les Canadiens du privilège d'obtenir de la boitte. Vu que le chef de l'opposition a l'intention de citer une dépêche de sir C. Tupper à lord Stanley, mon gouvernement a immédiatement télégraphié à Blaine demandant si cette déclaration était fondée, et il a reçu la réponse suivante: "Je n'ai jamais dit à sir Charles Tupper que vous aviez exprimé l'intention qu'avait votre gouvernement d'exclure les Canadiens du privilège d'obtenir de la boitte; vous ne m'avez jamais rien dit de semblable. Sir J. Pauncefote, qui assistait à l'entrevue avec sir C. Tupper, déclare que rien de tel n'a été dit, ni qu'aucune allusion n'y a été faite." Cette réponse catégorique établit le fait que nulle promesse n'a été faite donnant à entendre que les Canadiens seraient exclus, par la convention, du privilège d'obtenir de la boitte, ou que les Etats-Unis seraient traités différemment sous un rapport quelconque.

[Pièce 3 du n° 202.]

17, VICTORIA STREET, S.-W., 28 avril 1892.

MONSIEUR.—J'accuse réception de la lettre de M. Fairfield datée le 23 courant, transmettant la paraphrase d'une dépêche expédiée par le gouverneur de Terreneuve, au sujet d'une déclaration faite dans l'Assemblée législative de Terreneuve concernant ce

qui s'est passé lors de mes entrevues avec M. Blaine, dans le mois d'avril de l'année dernière. Il me semble qu'il existe un malentendu dans cette affaire.

Je n'ai jamais dit que M. Blaine avait affirmé, dans mes entrevues avec lui, que M. Bond avait exprimé l'intention du gouvernement de Terreneuve d'exclure les Canadiens du privilège d'obtenir de la boitte.

Voici ce que j'ai dit dans le rapport que j'ai fait à feu sir John A. Macdonald :—

" M. Blaine a dit qu'il ne paraissait pas nécessaire de négocier un traité avec Terreneuve, vu que cette colonie avait exprimé son désir d'accorder aux Etats-Unis les privilèges dont ils jouissaient par leur propre manière d'agir, et qu'elle avait l'intention non seulement d'accorder de la boitte aux pêcheurs américains, mais de refuser le même privilège au Canada. Je répondis à M. Blaine que l'Acte concernant la boitte de Terreneuve avait reçu la sanction de Sa Majesté sur la promesse expresse de sir Ambrose Shea et du premier ministre de Terreneuve à cette époque que les vaisseaux de pêche du Canada ne seraient pas atteints par cette mesure. Que je comprenais que les cours de justice de Terreneuve avaient déclaré que la ligne de conduite tenue en vertu de cet acte n'était pas légale. J'ajoutai que Sa Majesté avait le pouvoir de désavouer tout bill que la colonie pourrait passer au sujet de cette question."

Je n'hésite pas à dire que la citation ci-dessus rapporte exactement ce qui a eu lieu dans mon entrevue avec M. Blaine.

M. Blaine a demandé si Terreneuve avait le pouvoir de continuer d'accorder aux Etats-Unis les privilèges dont il s'agissait, et je lui ai répondu de la manière que je viens d'indiquer.

Il ne faut pas oublier, dans aucune circonstance, qu'avant la date de mon entrevue avec M. Blaine, Terreneuve accordait des licences aux pêcheurs des Etats-Unis et les refusait à ceux du Canada.

Je suis, etc.,

CHARLES TUPPER.

N° 203.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, 19 mai 1892.

Au Très-honorable lord Knutsford, G.C.M.G.

MILORD,—Relativement à la dépêche de Votre Seigneurie, n° 88, datée le 9 du mois dernier, dans laquelle vous donniez à entendre que le gouvernement ne se croyait pas justifié de renvoyer au comité judiciaire du Conseil privé impérial la question soumise par ce gouvernement dans le but de faire résoudre la difficulté survenue entre le Canada et Terreneuve au sujet de la boitte, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie d'une minute du Conseil privé du Canada, approuvée, ayant trait à un rapport fait par le ministre de la marine et des pêcheries, qui demande instamment que le gouvernement de Sa Majesté veuille bien reconsidérer sa décision.

Cette minute établit que le Canada a manifesté le désir d'adopter comme règlement de la difficulté le renvoi de la question au comité judiciaire, tel que recommandé par Votre Seigneurie, tandis que Terreneuve a refusé de l'accepter, et il croit que, vu que le consentement de Terreneuve n'est pas nécessaire, et vu que, de plus, la question telle qu'exposée par le Canada ne peut pas soulever d'objections sérieuses, le gouvernement de Sa Majesté pourrait fort bien la renvoyer au comité judiciaire indépendamment du Canada et de Terreneuve.

J'ai, etc.,

STANLEY DE PRESTON.

[Pièce 1 du n° 203.]

COPIE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 14 mai 1892.*

Le comité du Conseil privé a pris communication d'une dépêche annexée au présent rapport, datée le 9 avril 1892, expédiée par lord Knutsford, au sujet de la question de la boitte en litige avec Terreneuve.

Le comité a de plus pris communication d'un rapport, ci-annexé, daté le 10 mai 1892, présenté par le ministre de la marine et des pêcheries, à qui la dépêche ci-dessus mentionnée avait été soumise, et le comité approuve ce rapport.

Le comité recommande à Votre Excellence de vouloir bien transmettre copie du présent rapport au très-honorable ministre des colonies, pour être communiquée au gouvernement de Sa Majesté.

Le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

[Pièce 2 du n° 203.]

OTTAWA, 10 mai 1892.

A Son Excellence le gouverneur général en conseil.

Une dépêche du ministre des colonies, portant la date du 9 avril 1892, a été renvoyée au soussigné.

Cette dépêche accuse réception des minutes du Conseil privé du Canada concernant la question de la boitte débattue avec Terreneuve, transmises par Votre Excellence le 10 mars dernier, et on y lit que lord Knutsford, ayant attentivement examiné ces documents, croit que les ministres de Votre Excellence, après réflexion faite, conviendront avec le gouvernement de Sa Majesté qu'il ne serait pas justifié de soumettre au comité judiciaire du Conseil privé un exposé *ex parte* de cette question en litige préparé par une seule des parties intéressées.

Sa Seigneurie dit que les ministres de Votre Excellence examineront sans doute s'il n'y a pas un autre moyen à employer pour faire décider la validité des actes du gouvernement de Terrenenve.

Votre Excellence se souviendra que, après que d'autres moyens eurent échoué, les ministres de Votre Excellence proposèrent une législation impériale aux fins de faire lever l'interdiction décrétée contre le Canada par les dispositions de l'Acte concernant la boitte, de Terreneuve, et ce contrairement à des promesses solennelles.

La recommandation de renvoyer la question au comité judiciaire du Conseil privé a été faite par le gouvernement de Sa Majesté, et elle a été promptement acceptée par le gouvernement du Canada.

Il ne paraît pas que le consentement du gouvernement de Terreneuve est nécessaire pour renvoyer la question au comité judiciaire.

Dans un sens strict la question ne peut pas être décrite comme étant établie *ex parte.*

Le soussigné fait de plus observer que les questions de fait contenues dans une cause renvoyée au comité judiciaire n'exigent pas de preuves.

On n'a pas cherché dans l'exposé de la question à indiquer autres choses que des faits irréfutables.

La question soumise à une décision est la suivante : "Les prétentions du gouvernement du Canada, telles que ci-dessus énumérées, ou quelques-unes d'elles, sont-elles conformes à la loi, et sinon, jusqu'à quel point le sont-elles ?"

Le gouvernement de Terreneuve ne pouvait pas, dans l'opinion du soussigné, avec l'intention d'obtenir une décision juste, exposer la question d'une manière différente, ni ne pouvait améliorer sa propre position en la soumettant sous une autre forme.

Le soussigné attire l'attention de Votre Excellence sur les dispositions de l'acte 3 et 4, Guillaume IV, chapitre 41, intitulé : "Acte à l'effet de rendre plus efficace l'admi-

nistration de la justice dans le Conseil privé de Sa Majesté." Ce statut stipule que certains membres du gouvernement de Sa Majesté formeront un comité appelé : "Le comité judiciaire du Conseil privé," devant lequel certains appels seront interjetés. L'article 4 dit :—

"(IV.) Il est en conséquence décrété qu'il sera loisible à Sa Majesté de renvoyer au dit comité judiciaire pour audition ou examen toutes autres questions quelconques que Sa Majesté jugera à propos de lui soumettre, et ce comité entendra ou examinera les dites questions et fera des recommandations à Sa Majesté de la manière ci-dessus prescrite."

La présente question paraît être une de celles qui peuvent être renvoyées à ce comité en vertu des dispositions de l'article qui vient d'être cité.

Votre Excellence se souviendra que, lorsque le gouvernement du Canada demanda au gouvernement de Sa Majesté d'adopter une législation aux fins d'empêcher le gouvernement de Terreneuve de refuser des licences de boitte aux bateaux de pêche du Canada, tout en les accordant généreusement aux citoyens d'une nation étrangère, lord Knutsford proposa au gouvernement de Votre Excellence, dans sa dépêche portant le n° 784H des documents du Conseil privé, qu'un exposé des faits fût préparé par le gouvernement du Canada et celui de Terreneuve pour être soumis au comité judiciaire en vertu de l'article ci-dessus cité.

Dans la dépêche datée le 26 mai 1891, le ministre des colonies informa le gouverneur de Terreneuve qu'il avait consulté les officiers en loi de la couronne sur la question de savoir si, dans leur opinion, l'Acte Colonial de 1889 donnait le pouvoir au gouvernement colonial de refuser des licences aux pêcheurs canadiens et français, tout en les accordant aux pêcheurs des Etats-Unis et de la colonie, et, tel pouvoir existant, s'il pouvait être exercé autrement que par une proclamation du gouverneur en vertu de l'article 4 de l'acte. Dans le cas où l'acte accorderait ce pouvoir, il demandait si le gouvernement colonial pouvait, en sa qualité d'exécutif, refuser arbitrairement à une classe des sujets de Sa Majesté le privilège de pêcher dans les eaux britanniques de Terreneuve, tout en l'accordant à d'autres sujets anglais et étrangers.

Lord Knutsford fut informé que, dans l'opinion des officiers en loi, le gouvernement colonial a le droit de refuser d'accorder des licences, en vertu de l'acte de 1889, aux pêcheurs français, qui, en leur qualité d'étrangers n'ayant pas le droit de pêcher dans les eaux britanniques de Terreneuve, n'appartiennent pas à la classe de personnes auxquelles l'acte a en vue d'accorder des licences ; mais que les pêcheurs de Etats-Unis ne sont pas exclus pour ce motif, en vertu du droit spécial appartenant aux Etats-Unis, et reconnu par les traités de 1783 et de 1818, de jouir en commun avec les sujets britanniques des pêcheries qui sont dans ces eaux ; et que, dans leur opinion, le gouvernement colonial n'est pas autorisé par l'acte à refuser des licences aux pêcheurs canadiens ou anglais.

Sa Seigneurie a été en outre informée que l'acte de 1889 donnait, par induction, le pouvoir au gouvernement colonial de faire des règlements concernant le mode d'émettre des licences et d'imposer des conditions, mais non pas d'établir de différences entre les personnes qui, à l'époque de son adoption, avaient le droit de pêcher dans ses eaux territoriales.

A la même date le ministre des colonies, en faisant connaître à sir William Whiteway les décisions des officiers en loi de la couronne, exprima fortement l'espoir que, vu que la conduite du gouvernement de Terreneuve était *ultra vires*, la défense d'accorder des licences aux pêcheurs canadiens serait immédiatement annulée.

Cependant, l'exécutif de Terreneuve refusa d'accepter les décisions des officiers en loi de la couronne, et il continua à suivre sa politique prohibitive contre les pêcheurs canadiens.

En conséquence, le gouvernement de Terreneuve a refusé d'accepter la décision des officiers en loi de la couronne, et de plus, d'agir de concert avec le Canada aux fins de renvoyer la question au comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté.

Le renvoi de la question au comité judiciaire par le gouvernement de Sa Majesté paraît être, dans l'opinion du soussigné, une procédure très rationnelle.

Le fait que le gouvernement de Terreneuve propose maintenant une loi à effet étroactif aux fins de légaliser ses actes passés a une grande signification.

Le soussigné désire aussi attirer l'attention de Votre Excellence sur le fait que, ayant été informé que la perception des honoraires exigés des bateaux-pêcheurs du Canada en vertu de l'Acte concernant la boitte de 1889, durant l'année 1890, était illégale, il s'est entendu avec le ministre de la justice aux fins de prendre des mesures pour faire rembourser aux capitaines des navires canadiens les sommes payées pour des licences à eux accordées dans le cours de l'année mentionnée. Toutefois, si le gouvernement de Terreneuve réussit à faire passer cette loi *ex post facto*, ces procédures n'auront aucun résultat.

Néanmoins, le soussigné recommande à Votre Excellence de vouloir bien transmettre la demande du gouvernement canadien priant le très honorable ministre des colonies de revenir sur sa dépêche, et de renvoyer maintenant la question au comité judiciaire du Conseil privé.

Le soussigné recommande qu'une copie de ce rapport, s'il est approuvé, soit transmise au très-honorable ministre des colonies, pour être présentée au gouvernement de Sa Majesté.

Le tout respectueusement soumis.

CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries.

[Pièce 3 du n° 203.]

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

DOWNING STREET, 9 avril 1892.

A Son Excellence le gouverneur général, etc., etc.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de vos dépêches 66 et 67, datées le 10 mars, transmettant des minutes du Conseil privé du Canada se rattachant à la question de la boitte en litige avec Terreneuve.

J'ai examiné ces documents avec attention, et je crois qu'après réflexion faite vos ministres conviendront avec le gouvernement de Sa Majesté qu'il ne serait pas justifié de soumettre au Conseil privé un exposé de la question en litige préparé *ex parte* par une seule des parties intéressées.

Vos ministres examineront sans doute s'il n'y a pas un autre moyen à employer pour faire décider la validité des actes du gouvernement de Terreneuve.

J'ai, etc.,

KNUTSFORD.

N° 204.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

DOWNING STREET, 17 mai 1892.

A Son Excellence le gouverneur général, etc., etc.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche n° 82, datée le 11 mars, me transmettant un arrêté du conseil passé au sujet des relations entre le Canada et Terreneuve.

Ma dépêche du 9 mars vous a appris que la conférence projetée ici n'était plus réalisable, vu que M. Harvey était reparti pour Terreneuve.

Relativement à la question de savoir si le projet de convention entre Terreneuve et les Etats-Unis établit des droits différentiels en faveur de ce dernier pays et contre le Canada, j'ai déjà exprimé ma manière de voir dans ma dépêche datée le 26 mars.

Je suis, etc.,

KNUTSFORD.

N° 205.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, 25 mai 1892.

Au Très-honorable lord Knutsford, G.C.M.G.

MILORD,—Le 18 avril j'ai reçu du gouverneur de Terreneuve une dépêche répétant, d'après les instructions de Votre Seigneurie, celle qu'il avait expédiée à Votre Seigneurie le 12 du même mois au sujet d'une déclaration prétendue avoir été faite par M. Morine, le chef de l'opposition dans l'Assemblée législative de Terreneuve, relativement à l'intention de Terreneuve de refuser aux Canadiens le privilège d'obtenir de la boitte, laquelle avait été contredite par M. Blaine. Cette dépêche a été renvoyée à mes ministres, et j'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une minute du Conseil privé, approuvée, appuyant l'exactitude de la déclaration faite par M. Morine, et faisant voir que la dénégation de M. Blaine s'appliquait à une version inexacte de cette déclaration.

J'ai, etc.,

STANLEY DE PRESTON.

[Pièce 1 du n° 205.]

COPIE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mai 1892.*

Le comité du Conseil privé a pris communication d'une dépêche, ci-annexée, de Son Excellence sir Terence O'Brien, gouverneur de Terreneuve, disant qu'il avait été prié par lord Knutsford de répéter à Votre Excellence une dépêche à lui expédiée le 12 avril 1892.

Cette dépêche parle d'une déclaration faite par le chef de l'opposition dans l'Assemblée législative de Terreneuve au sujet d'une assertion attribuée à M. Blaine sur l'attitude de Terreneuve à l'égard du Canada résultant de la convention Bond-Blaine.

Le soussigné a constaté que la source d'où venait le renseignement obtenu par M. Morine, et dont il s'était servi à l'appui de sa déclaration dans la Chambre législative, était une lettre écrite il y a un an par sir Charles Tupper et adressée à feu sir John A. Macdonald, rendant compte d'une conversation qu'il avait eue avec l'honorable M. Blaine, en présence de l'ambassadeur de Sa Majesté, au cours de laquelle M. Blaine aurait dit que Terreneuve avait l'intention non seulement "d'accorder de la boitte aux pêcheurs américains, mais de refuser le même privilège au Canada."

Cette lettre a été publiée dans les documents de la session du parlement canadien en 1891, avec d'autres correspondances sur la question, et depuis lors elle est devant le public sans avoir été contredite par qui que ce soit.

Il faut de plus observer que dans la dépêche de M. Bond, les mots "avait exprimé l'intention qu'avait ce gouvernement d'exclure les Canadiens du privilège d'obtenir de la boitte," sont propres à induire en erreur.

Le ministre fait observer que la question aurait été posée plus régulièrement si les termes de la lettre de sir Charles Tupper avaient été adoptés, savoir :—"Que Terreneuve avait l'intention non seulement d'accorder de la boitte aux pêcheurs américains, mais de refuser le même privilège au Canada."

Il faut remarquer que la véritable interprétation de la question implique l'idée que la proposition dépendait de certaines éventualités comprises dans la ratification de la convention.

La première interprétation, qui n'est pas justifiée par la lettre de sir Charles Tupper, affirme que le gouvernement de Terreneuve a formellement exprimé l'intention d'exclure le Canada du privilège d'obtenir de la boitte, et que cette intention ne dépendait nullement des arrangements à être conclus plus tard entre les Etats-Unis et Terreneuve.

Quelle que fût la conduite que Terreneuve se proposait de tenir à l'égard des Etats-Unis, elle n'avait aucun rapport avec ses relations qui existaient déjà avec le Canada, et,

si on pouvait attribuer l'incident de la conversation à une question de mémoire, M. Bond ne peut pas davantage établir que ce n'était pas l'intention de son gouvernement d'établir une différence défavorable au Canada, car la conférence avait eu lieu le 2 avril, et le 20 mars M. Bond avait déjà donné des instructions aux employés de Terreneuve aux fins d'exclure complètement le Canada du privilège d'obtenir de la boitte.

Le ministre fait en outre observer que le dernier paragraphe de la dépêche du gouverneur de Terreneuve répète ce que les autorités de Terreneuve ont tant cherché à prouver—que nulle promesse n'a été faite donnant à entendre que les Canadiens seraient exclus du privilège d'obtenir de la boitte, ou que les Etats-Unis seraient traités différemment sous un rapport quelconque.

Quelle que pourrait être la force de cet argument dans des circonstances différentes, il ne peut pas y en avoir dans celles qui existent maintenant, vu que l'absence d'une déclaration positive, qu'on avait l'intention d'établir une différence contre le Canada, ne pourrait pas avoir d'effet en présence de la conduite différente que l'on persiste à tenir dans chaque occasion en faveur des citoyens des Etats-Unis et contre ceux du Canada.

Le comité, sur la proposition du ministre de la marine et des pêcheries, recommande à Votre Excellence de vouloir bien transmettre une copie de cette minute au très-honorable ministre des colonies, pour être communiquée au gouvernement de Sa Majesté.

Le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé

N 206.

BUREAU DU HAUT-COMMISSAIRE DU CANADA,
VICTORIA CHAMBERS, 17 VICTORIA STREET,
LONDRES, S.W., 18 mai 1892.

A l'honorable J. J. C. ABBOTT, C.R.

CHER MONSIEUR ABBOTT,—Je vous transmets un extrait du *Times*, de vendredi dernier, dans lequel vous verrez que le sous-ministre des affaires étrangères, en réponse à une question faite dans la Chambre des communes, a déclaré que le gouvernement avait décidé de ne pas approuver la convention projetée entre Terreneuve et les Etats-Unis, et qu'il ne pouvait pas revenir sur son opinion que les négociations entre les Etats-Unis et Terreneuve doivent être conduites *pari passu* avec des négociations entre le Canada et les Etats-Unis aux fins de conclure un arrangement quelconque.

Il y a un jour ou deux j'ai eu une longue conversation avec lord Knutsford sur le sujet, et il m'a dit que le gouvernement avait pris la décision que je viens de mentionner, en ajoutant, toutefois, que lui et ses collègues seraient dans une meilleure position si le gouvernement du Canada n'usait pas de représailles contre Terreneuve. Sa Seigneurie m'a dit que le gouvernement reconnaissait que le seul moyen de résoudre les difficultés de Terreneuve était d'admettre cette colonie dans la confédération canadienne, et qu'il désirait beaucoup que rien ne vint retarder l'accomplissement de cette fin désirable. En même temps il a reconnu franchement la provocation faite au Canada, et le tort causé aux pêcheurs et aux commerçants canadiens par la politique hostile de nos voisins. Dans ces circonstances, j'ai cru opportun de vous expédier, hier, la dépêche chiffrée suivante :—

" Longue conversation hier soir avec Knutsford. Gouvernement décidé de ne pas approuver les arrangements entre les Etats-Unis et Terreneuve à moins d'inclure le Canada."

Votre dévoué,

CHARLES TUPPER.

[Pièce 1 du nº 206.]

Le *Times*, 13 mai 1892.

TERRENEUVE.

M. F. Evans demanda au sous-ministre des colonies quel jour il déposerait sur le bureau de la Chambre la correspondance échangée entre le gouvernement de Sa Majesté et celui de Terreneuve au sujet de la convention proposée récemment conclue entre les gouvernements des Etats-Unis et de Terreneuve.

Le baron H. de Worms.—Les documents seront déposés aussitôt que les intérêts du service public le permettront.

M. F. Evans.—Dois-je comprendre que le gouvernement ne peut pas répondre plus catégoriquement à une question qui est d'une si grande importance pour le bien-être du peuple de Terreneuve ?

Le baron H. de Worms.—Il serait contraire aux précédents de déposer des documents avant que les négociations fussent terminées.

CONVENTION ENTRE TERRENEUVE ET LES ÉTATS-UNIS.

M. F. Evans demanda au sous-ministre des affaires étrangères si le gouvernement de Sa Majesté avait refusé de ratifier la convention conclue entre le gouvernement des Etats-Unis et celui de Terreneuve.

M. J. W. Lowther.—La réponse à la question de l'honorable député est affirmative. Le gouvernement de Sa Majesté n'a pas pu revenir sur l'opinion qu'il avait exprimée, savoir, que les négociations concernant une convention entre les Etats-Unis et Terreneuve doivent être conduites *pari passu* avec la négociation d'un arrangement entre le Canada et les Etats-Unis.

N° 207.

HALIFAX, N.-E., 18 mai 1892.

A l'honorable CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

Voulez-vous me télégraphier le nombre de licences de rets à trappes accordées aux pêcheurs de Terreneuve dernièrement ?

A. G. JONES.

N° 208.

OTTAWA, 20 mai 1892.

A l'honorable A. G. JONES, Halifax, N.-E.

Renseignements sont pris aux fins de répondre positivement à votre dépêche au sujet des licences du Labrador.

CHARLES H. TUPPER.

N° 209.

OTTAWA, 20 mai 1892.

Au commandant WAKEHAM,
Steamer *La Canadienne*, Gaspé.

Faites escale à la Pointe aux Esquimaux pour recevoir instructions *re* pièges à morue.

WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

N° 210.

OTTAWA, 21 mai 1892.

Au commandant WAKEHAM,
Steamer *La Canadienne*, Gaspé.

Le *statu quo* de 1889 à être rétabli entre le Canada et Terreneuve. En conséquence une distribution équitable de pièges sera faite pendant cette saison dans le Labrador aux pêcheurs des deux pays.

CHARLES H. TUPPER.

N° 211.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

(*Paraphrase.*) 21 mai 1892.

Le message suivant a été reçu du gouvernement de Terreneuve :—

" Mes ministres me prient de transmettre le message suivant :—

" Ayant examiné la proposition contenue dans la dépêche du ministre des colonies, datée le 16 du mois dernier, aux fins de rétablir le *statu quo* de 1889 pour l'année courante, et de tenir une conférence pour régler à l'amiable les difficultés qui existent, et en même temps la dépêche de lord Knutsford datée le 7 du courant, il a été résolu que, dans le but de satisfaire les intentions du gouvernement de Sa Majesté, et de rétablir des relations amicales entre les deux colonies, un avis contenant l'expression de ces intentions soit transmis au gouverneur général du Canada."

Votre gouvernement devrait aussitôt que possible correspondre avec le gouvernement de Terreneuve. Je suis convaincu que le message sera accueilli avec une grande satisfaction dans le Canada.

KNUTSFORD.

N° 212.

Sir T. O'Brien à lord Stanley de Preston.

(*Paraphrase*) 21 mai 1892.

Mes ministres me demandent de transmettre le message suivant :—

Mon gouvernement, dans le but de satisfaire les intentions du gouvernement de Sa Majesté, ainsi qu'il est expliqué dans la dépêche du bureau colonial, datée du 7 du courant, et dans le télégramme daté le 16 du mois dernier, consent à rétablir le *statu quo* de 1889 pour l'année courante, en attendant la conférence.

Les droits supplémentaires imposés sur les produits du Canada seront abolis du moment que votre gouvernement aura donné avis qu'il a aboli les droits sur les produits de Terreneuve.

O'BRIEN.

N° 213.

Lord Stanley de Preston à sir T. O'Brien.

(*Paraphrase.*)

Le gouvernement canadien a reçu votre message avec satisfaction. Une proclamation aux fins d'abolir les droits sur le poisson et les produits du poisson de Terreneuve est en voie de préparation, mais en vertu de la loi elle doit alléguer que les droits de Terreneuve ont été réduits. On espère que votre gouvernement pourra proclamer sans délais l'abolition des droits supplémentaires.

Dans l'intervalle des arrangements seront faits aux fins d'établir une réciprocité dans la remise des droits.

STANLEY.

N° 214.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford.

(Paraphrase.) 22 mai 1892.

Reçu votre dépêche du 21 mai concernant Terreneuve. J'ai reçu, hier matin, un télégramme à la même fin, et en réponse j'ai télégraphié que nous avions reçu le message avec satisfaction, et qu'une proclamation abolissant les droits sur le poisson et les produits du poisson de Terreneuve était en voie de préparation. Dans l'intervalle des arrangements seront faits aux fins d'établir une réciprocité entière dans la remise des droits. En vertu de la loi nous ne pouvons pas la publier avant que les droits de Terreneuve aient été réduits, mais elle sera lancée dès que nous recevrons avis de l'abolition des droits supplémentaires.

STANLEY.

N° 215.

OTTAWA, 23 mai 1892.

A W. WAKEHAM, Gaspé.

Le registre des licences ne fait pas voir qu'il en a été accordé aux pêcheurs de Terreneuve.

Quelles licences leur avez-vous accordées ?

WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

N° 216.

Sir Terence O'Brien à lord Stanley de Preston.

(Paraphrase.) OTTAWA, 23 mai 1892.

Vu qu'en vertu de l'Acte du revenu les droits viennent automatiquement en vigueur du moment que vous en imposez sur votre poisson, ils disparaîtront de la même manière du moment que vous abolirez vos droits.

O'BRIEN.

N° 217.

Lord Stanley de Preston à sir Terence O'Brien.

(Paraphrase.) 24 mai 1892.

Reçu votre télégramme du 23.

Si ni l'une ni l'autre des parties ne peut agir avant que l'autre commence, c'est un temps d'arrêt complet. Un avis formel de l'intention d'abolir les droits réciproquement, disons à compter du 1er juin, ne pourrait-il pas être accepté comme suffisant tant par vous que par nous ?

STANLEY.

N° 218.

Sir T. O'Brien à lord Stanley de Preston.

(Télégramme.) 24 mai 1892.

Si vous prévoyez des difficultés concernant ma dépêche du 23 mai, nous devrions tous les deux fixer une date pour abolir simultanément les droits sur les produits des deux pays.

O'BRIEN.

N° 219.

PASPÉBIAC, 24 mai 1892.

A WM SMITH, S.-M. M. et P.

Huit licences dans le registres nos 411 à 418 : Capitaines Penny, Blanford, les deux Shetlers, Begruey, Brown, Buckle et Whitely.

W. WAKEHAM.

N° 220.

Sir T. O'Brien à lord Stanley de Preston.

(Paraphrase.) 25 mai 1892.

Mes ministres consentent sur avis mutuel d'abolir les droits à compter de vendredi, le 27 du courant.

La proclamation sera lancée sur réception de votre réponse.

O'BRIEN.

N° 221.

Lord Stanley de Preston à sir Terence O'Brien.

(Télégramme.) OTTAWA, 26 mai 1892.

Le gouvernement du Canada consent à abolir les droits à compter de vendredi, le 27 du courant, avec l'entente que le gouvernement de Terreneuve fera la même chose ce jour-là, et qu'il fera aussi disparaître les restrictions concernant la boitte. Veuillez télégraphier dès que des instructions seront données, mais notre proclamation sera publiée demain après-midi, sur la supposition que l'arrangement a été exécuté par Terreneuve.

STANLEY.

N° 222.

Sir Terence O'Brien à lord Stanley de Preston.

(Télégramme.) 27 mai 1892.

Avis est publié aujourd'hui dans la "Gazette" que les droits supplémentaires imposés en vertu de l'article 13 de l'Acte du revenu, 1891, ne seront pas exigés à compter de ce jour. Le gouvernement du Canada ayant aboli les droits sur le poisson et les produits du poisson exportés de Terreneuve au Canada, avis a été donné par dépêches aux fonctionnaires d'accorder des licences de boitte aux pêcheurs du Canada aux mêmes conditions qu'aux pêcheurs de Terreneuve en donnant des cautionnements semblables.

O'BRIEN.

N° 223.

Lord Stanley de Preston à sir Terence O'Brien.

(Télégramme.) OTTAWA, 27 mai 1892.

Remerciements pour télégramme. Notre proclamation approuvée par Conseil privé et sera publiée demain dans la *Gazette du Canada*, de sorte que j'espère que toute difficulté disparaît pour le moment.

STANLEY.

N° 224.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford.

(Télégramme.) OTTAWA, 27 mai 1892.

J'ai adressé hier, le 26 mai, au gouverneur de Terreneuve, la dépêche suivante :—

" Le gouvernement du Canada consent à abolir les droits à compter de vendredi, le 27 mai, avec l'entente que le 27 mai le gouvernement de Terreneuve fera la même chose, et qu'il fera aussi disparaître les restrictions concernant la boitte. Veuillez télégraphier dès que des instructions seront données, mais notre proclamation sera publiée le 27 mai, sur la supposition que l'arrangement a été exécuté par Terreneuve." Jusqu'ici cela est satisfaisant.

STANLEY.

N° 225.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford.

(Télégramme.) OTTAWA, 28 mai 1892.

Mon télégramme du 28 avril, confidentiel. J'apprends qu'un bill aux mêmes fins est actuellement soumis à la législature. J'espère qu'il ne passera pas sans réserve. Il me semble qu'il est inadmissible, parce qu'il est injuste et qu'il a un effet rétroactif.

STANLEY.

N° 226.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

(Télégramme.) 30 mai 1892.

Le G. de S. M. apprend avec plaisir la nouvelle contenue dans votre télégramme du 27 mai concernant Terreneuve.

KNUTSFORD.

N° 227.

Lord Stanley de Preston à sir Terence O'Brien.

(Télégramme.) OTTAWA, 30 mai 1892.

Sincèrement heureux que les affaires soient dans une position plus favorable. Pourriez-vous maintenant constater officieusement quelles sont leurs dispositions au sujet d'une conférence. Il me semble qu'elle pourrait avoir lieu à Londres. Un de nos principaux ministres y sera probablement avant longtemps pour d'autres affaires et vous pourriez le préférer au haut-commissaire. Quelle date vous conviendrait le mieux ? En recevant votre réponse je me propose de télégraphier au ministre des colonies. Ce télégramme n'est pas officiel, mais les ministres canadiens consentiraient. Veuillez communiquer le présent au premier ministre si vous le jugez à propos.

STANLEY.

N° 228.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

(Télégramme.) 31 mai 1892.

Relativement à votre dépêche du 28 mai, le telégramme suivant a été adressé au gouverneur de Terreneuve le 26 mai : " Les officiers en loi de la couronne ont donné leur avis en ce qui concerne les droits de douane imposés en vertu de l'article 13 de l'Acte du revenu, 1891. La reine peut fort bien être conseillée de laisser subsister les dispositions à effet rétroactif contenues dans votre télégramme du 27 avril; quant aux honoraires de licences exigés en vertu de l'Acte concernant la boitte, ils sont d'avis que sous aucun prétexte l'imposition de ces honoraires, soit par statut ou autrement, ne devrait être sanctionnée par une législation à effet rétroactif ; si l'Acte du revenu est modifié dans ce sens, vous pourrez le sanctionner." L'article 13 de l'Acte de Terreneuve a été adopté en 1885 en conséquence de l'article 4 de l'Acte des douanes du Canada passé dans cette même année. J'espère que les négociations sur le point de commencer auront pour résultat la modification des articles des actes du Canada et de Terreneuve mentionnés. Lettre suit par la malle.

KNUTSFORD.

N° 229

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

DOWNING STREET, 31 mai 1892.

Au gouverneur général, etc.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous informer que le gouvernement de Sa Majesté a pris communication de vos lettres et télégrammes concernant l'Acte du revenu passé par la législature de Terreneuve.

Le gouvernement de Sa Majesté a examiné attentivement les représentations faites par vos ministres au sujet de l'article 13 de ce bill, lequel décrète l'imposition en certaines circonstances de droits différentiels sur les marchandises du Canada, mais il a constaté que le même article existe dans tous les actes du revenu de Terreneuve passés depuis 1880, époque à laquelle il a été inséré en conséquence des droits imposés par l'Acte des douanes du Canada de cette même année sur le poisson de Terreneuve et d'autres pays.

Conséquemment, le gouvernement de Sa Majesté n'a pas pu prendre une mesure aussi sévère que celle d'enjoindre au gouverneur de réserver le bill en raison de cette disposition, ainsi que vos ministres le demandent.

J'ose espérer que dans le cours des négociations qui vont s'ouvrir entre votre gouvernement et Terreneuve il sera possible de s'entendre aux fins d'abroger simultanément les articles des actes du Canada et de Terreneuve qui ont donné lieu à la présente difficulté.

Relativement aux dispositions à effet rétroactif, quant aux droits perçus en vertu du même article qui se trouve dans l'Acte de 1891, et aux sommes payées pour honoraires de licences en 1890 en vertu de l'Acte concernant la boitte, avec l'intention de bien étudier ces dispositions, j'ai informé le gouverneur qu'il devra réserver le bill si ses dispositions ne sont pas accompagnées d'un article suspensif.

La question a été ensuite renvoyée aux officiers en loi de la couronne, et ils ont fait rapport que la reine peut fort bien être engagée de sanctionner la loi à effet rétroactif concernant les droits imposés en vertu de l'article 13 de l'Acte du revenu de 1891, mais que quant aux sommes exigées pour honoraires de licences en 1890 en vertu de l'Acte concernant la boitte, l'imposition de ces honoraires, soit par statut ou autrement, ne devrait pas être sanctionnée par une loi à effet rétroactif.

En conséquence, et conformément à cette opinion, j'ai informé le gouverneur de Terreneuve que, si le bill est modifié en retranchant les dispositions à effet rétroactif en ce qui concerne les honoraires de licences pour obtenir de la boitte, il pourra le sanctionner.

J'ai, etc.,

KNUTSFORD.

N° 230.

COPIE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 6 juin 1892.*

Le comité du Conseil privé a pris communication d'une dépêche confidentielle, ci-annexée, datée le 26 mars 1892, expédiée par le très honorable ministre des colonies, accusant réception d'un télégramme de Votre Excellence portant la date du 15 mars 1892, et exprimant l'opinion du gouvernement canadien au sujet de la manière dont la convention de Terreneuve est en faveur des Etats-Unis et hostile au Canada.

Le comité a de plus pris communication du rapport ci-annexé, présenté par le ministre de la marine et des pêcheries, à qui la dépêche avait été soumise, et le comité approuve ce rapport.

Le tout respectueusement soumis.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

[Pièce 1 du n° 230.]

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 19 avril 1892.

A Son Excellence le gouverneur général en conseil.

Le soussigné a pris communication de la pièce n° 1122*h*, portant la date du 7 avril 1892, renvoyée au Conseil privé.

Cette pièce comprend une dépêche confidentielle du ministre des colonies, datée le 26 mars, accusant réception d'un télégramme de Votre Excellence portant la date du 15 mars dernier, et expliquant de quelle manière la convention entre Terreneuve et les Etats-Unis établit une distinction en faveur de ce dernier pays et contre le Canada.

Après avoir cité les articles IV et V de ce projet de convention, indiquant leur signification et disant qu'il était naturel que dans un arrangement concernant les Etats-Unis seuls les marchandises importées de ce pays seul fussent mentionnées, Sa Seigneurie ajoute qu'il n'y a rien dans l'article IV qui donne à entendre que Terreneuve n'accordera pas à d'autres pays le même tarif. Lord Knutsford est aussi d'opinion que dans le cas même où la convention aurait été mise en vigueur, il faudrait un acte de la législature de Terreneuve ponr changer les droits sur les importations.

Sa Seigneurie fait de plus observer que l'article 32 de la loi fiscale de Terreneuve applique généralement la réduction du droit sur la farine et le lard, lorsque la convention deviendra en vigueur.

Sa Seigneurie assure aux ministres de Votre Excellence que Sa Majesté ne recevra pas de recommandations à l'effet de sanctionner une loi quelconque passée par la législature de Terreneuve établissant des droits différentiels sur les produits du Canada. Puis Sa Seigneurie, parlant du projet de convention, du traité de 1818 et de l'Acte de 1819—tout en admettant que les citoyens des Etats-Unis jouiraient d'autres privilèges en sus de ceux que leur accordait ce traité—donne à entendre que des privilèges semblables étaient accordés par le gouvernement canadien aux navires des Etats-Unis ayant des licences au taux de $1.50 par tonne, et qu'en ce qui concernait le Canada le projet de convention laissait absolument intact le traité de 1818.

Le soussigné, sur ce fait important des droits différentiels, renvoie à un rapport collectif fait par le ministre de la justice et lui, compris dans une minute du conseil, approuvée et datée le 12 décembre 1890, et à la minute du conseil portant la date du 29 janvier 1891.

Ces rapports discutaient les droits différentiels compris dans le projet de convention alors à l'étude.

L'opinion du gouvernement de Votre Excellence a été de plus exprimée par une minute du conseil approuvée (n° 972H.), relatant un rapport du soussigné, daté le 3 mars 1892, sur une dépêche du gouverneur de Terreneuve, datée le 26 décembre 1891, communiquant une minute du Conseil exécutif qui refusait de se joindre à nous aux fins de renvoyer la question au comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté.

Le soussigné a maintenant l'honneur de faire observer que non seulement Terreneuve se proposait d'imposer des droits différentiels en faveur des Etats-Unis et contre le Canada, ainsi qu'indiqué par les articles 4 et 5 du projet de convention, mais que cette intention qu'il avait et qu'il a d'agir défavorablement à l'égard du Canada est encore plus clairement établie par le fait que, à la date de la convention, le droit général imposé sur la farine et le lard était plus élevé que celui mentionné dans le projet de convention.

A ce sujet il est important de remarquer que, subséquemment, le bill du revenu soumis à la sanction royale par le gouverneur de Terreneuve établissait formellement cette distinction. Un des délégués de Terreneuve chargé de régler la question de la rive française, et un membre de la législature de Terreneuve, ont informé le soussigné que ce bill avait été renvoyé au gouvernement de Terreneuve aux fins de le modifier, et qu'il a été amendé par l'exécutif et non par la législature, de manière à faire concorder les droits généraux avec ceux spécifiés dans la convention.

D'après ce qui précède il paraît clairement prouvé que du moment que le traité sera ratifié la législature de Terreneuve recevra une demande à l'effet d'élever les droits généraux, autrement il est difficile de comprendre pourquoi les Etats-Unis cherchent à faire restreindre les droits sur les marchandises qui en sont exportées.

Le soussigné désire attirer l'attention de Votre Excellence sur le fait que les droits différentiels établis par un tarif réellement prohibitif contre le Canada est un indice de l'intention qu'a le gouvernement de Terreneuve dans ce sens.

Pour démontrer que l'interprétation de la convention proposée est exacte, le soussigné renvoie à un article publié dans la *Tribune* de New-York, le 13 novembre 1890, journal reconnu pour être l'organe du gouvernement américain, et de plus rappelle les efforts faits par les Etats-Unis aux fins d'introduire le principe des droits différentiels dans le dernier traité conclu avec les Antilles.

Le soussigné fait de plus observer qu'il ne faut pas oublier que, indépendamment de tout traité et apparemment d'après une entente secrète et non officielle, les bateaux de pêche américains jouissent dans les eaux de Terreneuve, depuis les négociations, de privilèges contraires aux clauses du traité de 1818, et qui sont refusés aux bateaux de pêche du Canada et à ceux de tout autre pays sauf ceux des Etats-Unis.

Ce fait particulier a été le sujet d'un rapport spécial adressé à Votre Excellence et daté le 4 mars 1892, lequel est relaté dans une minute du conseil (n° 368) approuvée, et qui est soumise de nouveau à votre attention.

Bien qu'il soit agréable d'apprendre de Sa Seigneurie que "Sa Majesté ne recevra pas de recommandations à l'effet de sanctionner une loi quelconque passée par la législature de Terreneuve établissant des droits différentiels sur les produits du Canada," il est néanmoins vrai que le gouverneur de Terreneuve approuve chaque année des arrêtés en conseil directement distinctifs et prohibitifs à l'égard du Canada, et ce contrairement à la loi, d'après les officiers en loi de la couronne, et que des droits prohibitifs sont actuellement en vigueur contre les importations du Canada à Terreneuve.

Le soussigné ne peut pas s'empêcher, en parlant du traité, de l'intention et des tendances du gouvernement de Terreneuve, de rappeler à Votre Excellence les promesses faites et rompues par cet exécutif, et la manière peu amicale dont il a traité le Canada, et le gouvernement de Votre Excellence redoute naturellement toute législation qui accordera à cette colonie le pouvoir de nuire davantage au Canada. De sorte que, si l'article IV de la convention peut être interprété comme n'impliquant pas que le gouvernement de Terreneuve refuserait à d'autres les droits spécifiés pour les marchandises venant des Etats-Unis, il n'offre certainement pas de garanties sur lesquelles le gouvernement de Sa Majesté peut s'appuyer pour croire que les intérêts britanniques ne seraient pas sacrifiés à ceux d'un pays étranger.

Le soussigné profite de l'occasion pour attirer l'attention de Votre Excellence sur un point important de la convention, auquel le gouvernement canadien s'est déjà opposé, il est vrai, mais qui n'est pas traité par lord Knutsford.

En vertu des clauses de la convention, le gouvernement des Etats-Unis propose, en substance, de favoriser les importations de Terreneuve de préference à celles du Canada.

Cette distinction est évidente.

Le gouvernement canadien y objecte fortement. Cette distinction est une politique pleine des plus graves conséquences pour les intérêts de l'empire dans l'Amérique Britan-

nique du Nord, et c'est réellement une tentative tendant à séparer des intérêts unis jusqu'à ce jour.

De fait, c'est une proposition à l'effet d'acheter un traitement plus bienveillant au moyen de l'abandon par Terreneuve des droits plus importants assurés à l'Amérique Britannique par le traité de 1818.

Le soussigné fait observer que l'intérêt compris dans ce traité de 1818 concerne ni le Canada ni Terreneuve séparément ; mais que, s'appliquant aux deux, il concerne le Canada à un plus haut degré que Terreneuve.

Dans l'opinion du soussigné la ratification de la convention équivaut à l'abolition des clauses du traité de 1818 se rapportant à l'importante question des pêcheries.

Le secrétaire d'État des Etats-Unis peut fort bien chercher à atteindre ce but, mais le gouvernement de Votre Excellence ne croit pas qu'il y aura en Angleterre un gouvernement qui l'aidera dans cette tentative.

Sa Seigneurie signale le fait que le Canada a accordé des licences aux bateaux pêcheurs des Etats-Unis en vertu des conditions du *modus vivendi* de 1888.

Votre Excellence remarquera que le Canada suit à cet égard une politique hautement approuvée par le gouvernement de Sa Majesté et conforme à l'entente qui a eu lieu à Washington en 1888 entre des commissaires de Sa Majesté et un représentant du gouvernement de Terreneuve, et plus tard sanctionnée par la législature de Terreneuve et celle du Canada, et toujours par actes du parlement. Dans cet arrangement Terreneuve agissait d'accord avec le Canada, à venir au moment où il parut possible à cette colonie d'obtenir des avantages au détriment des intérêts du Canada.

De plus, il ne faut pas oublier que les licences accordées aux bateaux-pêcheurs des Etats-Unis dans les eaux du Canada conservent intacte chaque clause du traité de 1818, puisque les privilèges restreints accordés d'année en année sont vendus pour le prix de $1.50 par chaque tonne enregistrée du navire dont le propriétaire obtient une licence.

En échange de cet arrangement nulle distinction n'est obtenue aux Etats-Unis ni au Canada, et nul intérêt de Terreneuve ou de l'empire britannique n'est sacrifié.

D'un autre côté cette convention propose maintenant, avec l'approbation de Terreneuve, d'exclure les navires canadiens de la jouissance des privilèges qui doivent être accordés gratuitement pendant un certain nombre d'années aux navires des Etats-Unis et contrairement aux clauses du traité de 1818.

En conséquence les deux cas ne sont pas analogues.

En terminant, le soussigné fait observer que le renvoi de la question au gouvernement impérial a été fait dans le but de donner plus de force à la prétention émise par le Canada, que le projet de convention concernait les intérêts du Canada aussi bien que ceux de Terreneuve, et il est d'opinion que le parlement impérial pouvait et devrait protéger ces intérêts qui touchent de si près la prospérité et la solidarité de l'empire britannique.

Le soussigné convient avec lord Knutsford qu'il est désirable de faire disparaître tout malentendu au sujet des questions de fait et d'intention, de manière à pouvoir régler à l'amiable la question en litige.

Le soussigné recommande qu'une copie de ce rapport, s'il est approuvé, soit transmise au très honorable ministre des colonies, pour être communiquée au gouvernement de Sa Majesté.

Le tout respectueusement soumis,

CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries.

[Pièce 2 du n° 230.]

(Dépêche du 26 mars 1892.)

(*Voir* n° 190, documents concernant le Canada et Terreneuve. Session de 1892, page 183, 23 *c, d, e, f et h.*)

N° 231.

COPIE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 6 juin 1892.*

Le comité du Conseil privé a pris communication d'une dépêche du haut commissaire du Canada, datée le 30 avril 1892, transmettant copie d'une lettre avec pièces incluses, reçues par lui du bureau colonial, concernant une déclaration faite dans l'Assemblée législative de Terreneuve au sujet de ce qui s'était passé dans une entrevue entre le haut commissaire et M. Blaine à Washington en 1891, et sa réponse à cette lettre.

Le ministre de la marine et des pêcheries, à qui la dépêche a été renvoyée, fait observer que le haut commissaire cite les expressions employées par lui dans la lettre adressée au premier ministre du Canada à cette époque au sujet des entrevues qu'il a eues à la conférence tenue à Washington en 1891.

A ce propos le ministre désire attirer l'attention sur la minute du conseil, datée le 18 mai 1892, concernant le même sujet, laquelle traite plus particulièrement de la déclaration faite dans l'Assemblée législative de Terreneuve.

Sur la demande du ministre de la marine et des pêcheries, le comité recommande à Votre Excellence de transmettre copie de la présente minute, avec copies de la dépêche du haut commissaire et des pièces y incluses, au gouverneur de Terreneuve, pour qu'il en prenne communication.

Le tout respectueusement soumis.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

[Pièce 1 du n° 231.]

(*Voir* le n° 202 précédent.)

[Pièce 2 du n° 231.]

(*Voir* pièce 1 du n° 202 précédent.)

[Pièce 3 du n° 231.]

(*Voir* pièce 2 du n° 202 précédent.)

[Pièce 4 du n° 231.]

(*Voir* pièce 3 du n° 202 précédent.)

N° 232.

Lord Stanley de Preston à sir Terence O'Brien.

BUREAU DU SECRÉTAIRE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL,
OTTAWA, 11 juin 1892.

A Son Excellence sir TERENCE O'BRIEN, C.C.M.G.

MONSIEUR,—Relativement à votre télégramme du 18 avril dernier, concernant une déclaration prétendue avoir été faite par le chef de l'opposition dans l'Assemblée législative de Terreneuve, citant sir Charles Tupper comme son auteur, au sujet de l'intention du gouvernement de Terreneuve d'exclure les Canadiens du privilège d'obtenir de la boitte, j'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une minute du Conseil privé, datée le 6 juin 1892, et approuvée, ainsi que copie d'une dépêche et des pièces y incluses, reçues du haut commissaire, sur cette question.

Il faut observer que le haut commissaire nie avoir fait la déclaration que lui attribue votre télégramme, et il cite la teneur de son rapport adressé à feu sir John Macdonald, lequel paraît avoir été mal interprété.

J'ai, etc.,
STANLEY DE PRESTON.

N° 233.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

17 juin 1892.

Nous avons raison de croire que le gouvernement de Terreneuve préfère le Canada à ce pays comme lieu de réunion de la conférence qui doit avoir lieu au sujet des relations avec le Canada. Nos ministres devraient communiquer avec le gouvernement de Terreneuve aux fins de faire les meilleurs arrangements possibles concernant cette conférence.

KNUTSFORD.

N° 234.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

DOWNING STREET, 21 juin 1892.

Au gouverneur général, etc.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche n° 157, datée le 19 mai, transmettant copie d'une minute du conseil, approuvée, demandant de nouveau que l'exposé de faits préparé par le gouvernement du Canada relativement à la légalité du refus de Terreneuve d'accorder des licences de boitte aux pêcheurs canadiens soit soumis au comité judiciaire du Conseil privé.

Depuis la date de la dépêche de Votre Seigneurie un changement considérable s'est opéré dans l'attitude de Terreneuve sur cette question, et le gouvernement de Sa Majesté espère que la discussion à l'amiable de la question par les deux gouvernements aura pour effet de produire un arrangement satisfaisant et permanent sur ce point. Dans les circonstances le gouvernement de Sa Majesté ne croit pas devoir prendre les mesures indiquées par vos ministres.

J'ai, etc,

KNUTSFORD.

N° 235.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

DOWNING STREET, 6 juillet 1892.

Au gouverneur général, le très honorable lord Stanley de Preston, C.C.B.

MILORD,—Relativement à mon télégramme, daté le 31 mai, j'ai l'honneur de vous informer que, bien que je n'aie pas cru devoir autoriser le gouverneur de Terreneuve de lancer une proclamation à l'effet de mettre en vigueur l'article de l'Acte du revenu de Terreneuve, qui sanctionne la perception des honoraires imposés sur les licences de boitte en 1890, je suis fortement d'opinion que, vu l'attitude amicale prise par le gouvernement de cette colonie à l'égard du Canada, ce serait une gracieuseté de la part de vos ministres, et d'accord avec le *modus vivendi* accepté par les deux pays, de discontinuer les poursuites intentées aux fins de faire rembourser les sommes payées pour ces honoraires de licences.

Il existe encore dans Terreneuve, malheureusement, un sentiment hostile au Canada, et ce sentiment ne peut manquer de s'accroître si ces poursuites sont continuées, et alors l'espérance qu'avait le gouvernement de Sa Majesté de voir s'établir des relations durables et satisfaisantes entre les deux colonies serait fort ébranlée.

Les sommes payées ne forment pas un total élevé, et ceux qui les ont payées en ont sans doute fait le sacrifice depuis longtemps, de sorte que la discontinuation des poursuites n'aurait pas de conséquences graves pour ces personnes, et je suis convaincu que la conduite de votre gouvernement, en s'abstenant de pousser jusqu'au bout ses réclamations à cet égard, serait hautement appréciée par Terreneuve, et de nature à causer la plus vive satisfaction au gouvernement de Sa Majesté.

J'ai, etc.

KNUTSFORD.

N° 236.

Sir F. B. T. Carter à lord Stanley de Preston.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
SAINT-JEAN, 12 juillet 1892.

Au gouverneur général, etc.

MILORD,—Relativement à la dépêche de Votre Seigneurie, datée le 11 juin dernier, concernant une déclaration prétendue avoir été faite par sir Charles Tupper au sujet de l'exclusion des Canadiens des privilèges britanniques dans cette colonie, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai communiqué au Conseil exécutif la dépêche de Votre Seigneurie, avec les pièces y incluses.

J'ai, etc.,
F. B. T. CARTER,
Administrateur.

N° 237.

Le marquis de Ripon à lord Stanley de Preston.

DOWNING STREET, 26 août 1892.

A Son Excellence lord Stanley de Preston.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche portant la date du 30 juin, transmettant copie d'une minute du Conseil privé concernant la question des droits différentiels entre les Etats-Unis et Terreneuve.

En réponse je vous dirai, pour que vous le communiquiez à vos ministres, que je ne dois pas être censé approuver les prétentions énoncées dans cette minute, vu qu'elles ont déjà été traitées dans mes lettres précédentes. Je ne crois pas nécessaire de les discuter davantage.

Je ferai observer, néanmoins, qu'il paraît y avoir eu un malentendu entre le ministre de la marine et des pêcheries et un des délégués de Terreneuve relativement au mode d'appliquer l'Acte du revenu de Terreneuve de 1891.

Cette loi a été reçue de la colonie par ce département exactement telle qu'elle existe aujourd'hui dans les statuts de la colonie ; elle n'a pas été renvoyée à Terreneuve aux fins d'être modifiée, et on verra par les procès-verbaux de la législature de Terreneuve, datés le 4 mai 1891, que l'amendement dont il s'agit a été fait par la législature de la manière ordinaire.

J'ai, etc.,
RIPON.

N° 238.

COPIE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 12 septembre 1892.*

Le comité du Conseil privé a pris communication d'une dépêche du très honorable ministre des colonies datée le 6 juillet 1892, faisant savoir que le gouvernement de Sa Majesté ne pourrait pas autoriser le gouverneur de Terreneuve à lancer une proclamation à l'effet de mettre en vigueur l'article de l'Acte du revenu de Terreneuve qui sanctionne la perception des honoraires imposés sur les licences de boitte en 1890.

Le ministre de la marine et des pêcheries, à qui cette dépêche a été renvoyée, fait observer que le très honorable ministre des colonies est fortement d'opinion que, vu le changement survenu dans les relations entre Terreneuve et le Canada, ce serait une gracieuseté de la part du gouvernement canadien, et d'accord avec le *modus vivendi* accepté par les deux gouvernements, de discontinuer les poursuites intentées aux fins de faire rembourser les sommes payées pour ces honoraires de licences.

Le ministre fait de plus observer qu'il est dit que les sommes payées ne forment pas un total élevé, et que ceux qui les ont payées en ont sans doute fait le sacrifice depuis longtemps, et que la discontinuation de ces poursuites n'auraient pas de conséquences graves pour ces personnes, et que cette manière d'agir serait hautement appréciée par Terreneuve, et de nature à causer la plus vive satisfaction au gouvernement de Sa Majesté.

Le ministre fait observer que, dans son opinion, d'après l'entente qui a précédé l'institution de ces poursuites, le gouvernement canadien semblerait être obligé moralement à l'égard des parties intéressées de les mener à bonne fin, et qu'on ne peut pas exiger des réclamants qu'ils renoncent à leurs demandes à moins que le Canada se rende responsable des obligations de Terreneuve. Quelque minimes que soient les sommes, les réclamants sont pour la plupart incapables d'en subir la perte, et le ministre ne peut pas croire que l'espoir d'établir de bonnes relations avec Terreneuve serait gravement compromis par le fait que le Canada insisterait sur une réclamation juste et légitime, vu qu'il n'est pas à supposer que le gouvernement de Terreneuve désirerait retenir une somme quelconque qu'un tribunal pourrait déclarer avoir été perçue sans autorisation légale.

Le ministre, avec tout le désir possible de développer un sentiment amical entre le Canada et Terreneuve, et de coopérer avec le gouvernement de Sa Majesté au maintien des relations les plus cordiales et les plus fraternelles, ne peut pas recommander que ces poursuites soient discontinuées.

Le comité, approuvant ce qui précède, recommande à Votre Excellence de transmettre une copie de ce rapport, s'il est approuvé, au très honorable ministre des colonies, pour être communiquée au gouvernement de Sa Majesté.

Le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

N° 239.

L'administrateur de Terreneuve à lord Stanley de Preston.

SAINT-JEAN, TERRENEUVE, 15 septembre 1892.

Suis requis par mes ministres de demander à Votre Seigneurie la date la plus rapprochée possible à laquelle il conviendra à des délégués du gouvernement canadien de se rencontrer avec ceux de cette colonie à Halifax aux fins de discuter la question des pêcheries et autres questions en litige entre les deux gouvernements.

ADMINISTRATEUR.

N° 240.

COPIE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 23 septembre 1892.*

Le comité du Conseil privé a pris communication d'un télégramme adressé à Votre Excellence par l'administrateur du gouvernement de Terreneuve, daté le 15 septembre 1892 et ci-annexé.

Le comité recommande à Votre Excellence de vouloir bien informer l'administrateur, par télégramme, que des délégués du gouvernement canadien pourront rencontrer ceux du gouvernement de Terreneuve à Halifax aux fins de discuter la question des pêcheries et autres questions à débattre entre le Canada et Terreneuve, en tout temps après le dixième jour d'octobre prochain.

Le comité recommande de plus d'inviter le gouvernement de Terreneuve à désigner un jour subséquent au dix octobre, à la convenance de ses délégués, pour rencontrer ceux du Canada.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

N° 241.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 23 septembre 1892.*

Le comité du Conseil privé recommande à Votre Excellence de nommer le ministre de la milice et de la défense, le ministre des douanes, et le ministre de la marine et des pêcheries, aux fins de rencontrer certains délégués du gouvernement de Terreneuve et de conférer avec eux sur la question des pêcheries et autres questions à débattre entre les deux gouvernements.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

N° 242.

Sir Terence O'Brien à lord Stanley de Preston.

SAINT-JEAN, TERRENEUVE, 25 octobre 1892.

MILORD,—Relativement à mon télégramme du 22 octobre, les délégués de Terreneuve proposent de partir le 2 novembre par le paquebot-poste de la ligne Allan.

O'BRIEN.

N° 243.

COPIE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 29 octobre 1892.*

Le comité du Conseil privé a pris communication d'une dépêche, ci-annexée, de l'administrateur du gouvernement de Terreneuve, datée le 20 juin 1892, faisant savoir que son gouvernement refuse encore de faire droit à la requête de M. Henry Dicks, qui demande la restitution de sa goélette *Hattie*, saisie par les fonctionnaires de Terreneuve, et la remise des droits de douane qu'il prétend avoir été illégalement exigés de lui, et aussi d'un rapport sur ce sujet, ci-annexé, daté le 19 août 1892, présenté par le ministre de la marine et des pêcheries, à qui la dépêche ci-dessus mentionnée a été renvoyée, dans lequel il est recommandé de renvoyer la dite dépêche au ministre de la justice pour décider quelles mesures peuvent être adoptées dans le présent cas.

Le ministre de la justice recommande que la dite réclamation et tous les documents qui s'y rattachent—la minute du conseil datée le 31 décembre 1890, n° 2840 ; la minute du conseil datée le 28 janvier 1891, n° 145 ; la minute du conseil datée le 26 mars 1892, n° 560 H—soient renvoyés aux membres du conseil de Votre Excellence, qui sont sur le point de tenir une conférence avec des commissaires du gouvernement de Terreneuve au sujet des différentes questions qui sont actuellement en litige entre cette colonie et le Canada, dans le but d'en obtenir un règlement équitable, et dans le cas où ce règlement n'aurait pas lieu, que les documents soient renvoyés de nouveau au ministre de la marine et des pêcheries, afin que toute l'affaire soit soumise au gouvernement de Sa Majesté.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation ci-dessus.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

[Pièce 1 du n° 243.]

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, CANADA
OTTAWA, 19 août 1892.

A Son Excellence
le Gouverneur général en conseil.

Relativement à la minute du Conseil privé, n° 1289H, datée le 14 du mois dernier, contenant copie d'une dépêche de l'administrateur du gouvernement de Terreneuve,

datée le 20 juin dernier, faisant savoir que ses ministres refusent encore de faire droit à la requête de M. Henry Dicks, qui demande la restitution de sa goélette *Hattie*, saisie par les fonctionnaires de Terreneuve, et la remise des droits de douane qu'il prétend avoir été illégalement exigés de lui, le soussigné a l'honneur de recommander que la dépêche soit maintenant renvoyée à l'honorable ministre de la justice, pour qu'il décide quelles mesures pourront être adoptées dans ce cas.

Le tout respectueusement soumis.

CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries.

[Pièce 2 du n° 243.]

L'administrateur au gouverneur général.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, SAINT-JEAN, 20 juin 1892.

Au très honorable
lord Stanley de Preston, etc., etc.

MILORD,—En réponse à la dépêche de Votre Seigneurie, datée le 30 mars dernier, transmettant une minute du Conseil privé, approuvée, concernant la réclamation de M. Henry Dicks, j'ai l'honneur d'informer Votre Seigneurie que mes ministres refusent encore de faire droit à cette réclamation.

J'ai, etc.,

F. B. T. CARTER,
Administrateur.

[Pièce 3 du n° 243.]

COPIE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 26 mars 1892.*

Le comité du Conseil privé a pris communication d'une dépêche (ci-annexée), datée du 10 avril 1891, du gouverneur de Terreneuve, communiquant une lettre de son secrétaire colonial, datée le 9 avril 1891, en réponse à une minute du conseil datée le 31 décembre 1890, recommandant d'attirer l'attention du gouvernement de Terreneuve sur la réclamation de M. Henry Dicks, de Charlottetown, propriétaire de la goélette *Hattie*.

Le ministre de la marine et des pêcheries, à qui la dépêche a été envoyée, fait observer qu'il est dit dans cette dépêche que le gouvernement de Terreneuve a décidé qu'il n'y avait rien pour appuyer la réclamation de M. Dicks, vu que s'il avait subi des pertes c'était parce qu'il avait enfreint les lois locales.

Le ministre fait de plus observer que la minute du conseil ci-dessus mentionnée établit le fait que la réclamation dont il s'agit, s'élevant à $2,000, a été présentée en raison de la conduite tenue par les autorités de Terreneuve relativement à l'Acte concernant la boitte, et elle fait voir aussi que dans toute l'affaire M. Dicks s'est montré disposé à se conformer aux dispositions des lois locales.

Vu la réponse transmise par le gouvernement de Terreneuve à ce sujet, le ministre recommande à Votre Excellence de vouloir bien demander au gouverneur de Terreneuve si son gouvernement est prêt à permettre au capitaine Dicks de fournir des preuves à l'appui de sa réclamation,

Le comité recommande à Votre Excellence de transmettre une copie de cette minute au gouverneur de Terreneuve.

Le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

N° 244.

COPIE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 29 octobre 1892.*

Le comité du Conseil privé demande qu'il lui soit permis de recommander à Votre Excellence de nommer le ministre de la justice membre de la députation qui doit rencontrer et tenir une conférence avec certains délégués du gouvernement de Terreneuve au sujet de la question des pêcheries et d'autres questions à débattre entre les deux gouvernements, pour remplacer le ministre de la marine et des pêcheries, qui est obligé de partir pour l'Angleterre pour affaires publiques.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

N° 245.

Sir T. O'Brein à lord Stanley de Preston.

SAINT-JEAN, TERRENEUVE, 5 nov. 1892.

Paquebot-poste arrivé ce matin. Délégués partiront ce soir.

O'BRIEN.

N° 246.

RAPPORT *d'un comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 9 décembre 1892.*

Sur la recommandation de sir John Thompson, C.C.M.G., le comité du Conseil privé soumet à l'examen de Votre Excellence la copie ci-jointe des procédures de la conférence récemment tenue à Halifax, entre les délégués du gouvernement du Canada et de Terreneuve.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A Son Excellence le gouverneur général en conseil :

En conséquence de l'arrangement conclu, les délégués représentant les gouvernements du Canada et de Terreneuve respectivement, se réunissent aujourd'hui, le 9 novembre 1892, à 11 heures, dans la chambre du Conseil législatif, à Halifax.

Sont présents, l'honorable Mackenzie Bowell, l'honorable J. A. Chepleau et l'honorable sir John Thompson, C.C.M,G,, représentant le gouvernement du Canada, et l'honorable sir William Whiteway, C.C.M.G., l'honorable A. W. Harvey et l'honorable Robert Bond, représentant le gouvernement de Terreneuve.

Les délégués présentent leurs lettres de créance (*voir* annexes 1, 2, 3 et 4).

La conférence est organisée en nommant sir William Whiteway, président, et M. Douglas Stewart, du ministère de la justice, Ottawa, secrétaire.

Il est convenu que les sujets suivants seront examinés par la conférence :—

(1.) La convention entre Terreneuve et les Etats-Unis, surnommée la convention Bond-Blaine.

(2.) La question de la boitte.

(3.) L'imposition d'un droit sur le poisson de Terreneuve par le gouvernement du Canada, et le droit imposé par Terreneuve sur les produits canadiens.

(4.) La ligne de démarcation entre le Labrador canadien et Terreneuve, et perception des droits au Labrador.

(5.) La condition des pêcheurs de Terreneuve sur la côte du Labrador, et celle des pêcheurs du Canada sur la côte de Terreneuve.

(6.) Les honoraires de licences exigés des navires des États-Unis en 1888, et les années subséquentes, sous le régime du *modus vivendi.*

Il est convenu que les conclusions auxquelles arriveront les délégués seront soumises à leurs gouvernements respectifs.

Il est de plus convenu que les séances de la conférence commenceront à 10 heures a.m. et à 3 heures p.m. tous les jours que durera la conférence.

LE LABRADOR.

La question de la ligne de démarcation sur la côte du Labrador est la première qui est examinée.

M. Bowell fait observer que le présent grief résulte plus particulièrement des exactions de la douane que de la ligne de démarcation elle-même. Pendant qu'il était ministre des douanes, on avait attiré son attention sur le rapport du lieutenant Gordon, M.R., dans lequel il était dit que les commerçants qui approvisionnaient la côte du Labrador, et qui ordinairement choisissaient Rigoulette pour leur premier port d'escale, étaient requis par les employés des douanes de Terreneuve d'y faire leurs déclarations, et de payer les droits sur toute la cargaison, bien qu'une partie en fût destinée à la consommation sur le territoire canadien. Ce mode, disait-on, était plus particulièrement appliqué aux provisions destinées à la côte du Labrador près de la baie Ungava.

Sir William Whiteway répond qu'il lui semble que les employés des douanes de Terreneuve n'exigent des droits que sur les marchandises déclarées au port où elles sont consignées sur le territoire de Terreneuve—que cette question est plus propre à être débattue entre les commerçants ou les importateurs et les employés des douanes qu'à être examinée par leurs gouvernements respectifs. Il signale le fait que le gouvernement du Canada a plein pouvoir d'exiger des droits sur toutes marchandises venant sur son territoire à la baie Ungava ou ailleurs, même si des droits ont été payés à Rigoulette, et que l'employé des douanes à Rigoulette n'a pas d'instructions aux fins d'exiger des droits sur des marchandises autres que celles déclarées pour être consommées sur le territoire de Terreneuve.

M. Harvey déclare que c'est la première fois qu'il entend parler de ce grief, et qu'il est certain que l'employé des douanes sur la côte du Labrador n'a pas l'autorisation d'agir de la manière indiquée.

M. Bond repousse tout désir de la part du gouvernement de Terreneuve de permettre un semblable usage.

M. Bowell réplique que tout en étant heureux d'apprendre que le gouvernement de Terreneuve n'a pas donné d'instructions à ses employés à l'effet de percevoir des droits de douane sur les marchandises destinées à la consommation sur le territoire canadien, il est important de savoir si de tels droits n'ont pas été perçus et imputés sur le revenu de Terreneuve. En examinant les rapports du lieutenant Gordon, en 1884 et 1886, on voit que cela a eu lieu, que ce fût par erreur de la part des employés des douanes de Terreneuve ou autrement, on n'en sait rien. A l'appui de ce qu'il dit, il mentionne le fait que M. Parmelee, commissaire des douanes du Canada, a visité, dans le cours de l'été dernier, quelques-unes des stations de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, sur les rives de la baie James, et qu'il a appris, des employés de la compagnie, que celle-ci a payé des droits aux employés de Terreneuve sur des marchandises destinées à cette partie du Canada sur les bords de la baie Ungava, d'où elles étaient distribuées pour des fins commerciales dans l'intérieur de cette partie du Canada. S'il en est ainsi, et il ne paraît pas y avoir de doute à ce sujet, l'usage devrait être discontinué, quoi que l'on puisse faire à l'égard des sommes ainsi perçues dans le passé. Il n'est pas prêt à accepter la proposition énoncée par sir William Whiteway, savoir, que cette question est plus propre à être débattue entre les "commerçants ou les importateurs et les employés des douanes qu'à être soumise à l'examen de leurs gouvernements respectifs." Si des droits ont été irrégulièrement perçus par les employés des douanes d'un gouvernement ou de l'autre sur des marchandises destinées à la consommation sur le territoire d'un autre pays, c'est évidemment une question à être examinée par ces gouvernements, et non par le commerçant ou l'employé. Un employé d'un gouvernement quelconque ne peut pas être reconnu comme possédant de semblables pouvoirs.

M. Chapleau ajoute que les employés de la Compagnie de la Baie-d'Hudson ont informé M. Parmelee que les employés des douanes de Terreneuve avaient perçu des droits à Rigoulette sur des marchandises reconnues pour devoir être livrées à la consommation sur le territoire canadien dans le voisinage de la baie Ungava.

Il est décidé de laisser le sujet en suspens, en attendant de plus amples informations au sujet de l'usage réel suivi dans le passé dans les ports de Terreneuve dont il a été fait mention, et de la valeur et de la quantité des marchandises, s'il s'en trouve, ainsi déclarées et destinées à être consommées sur le territoire canadien, et il est convenu entre les délégués des deux pays que si des irrégularités de cette nature ont été commises c'était une question d'administration, et qu'elle serait ainsi traitée.

Relativement à la ligne de démarcation, sir William Whiteway dit que la délimitation était indiquée sur une carte qui avait été publiée, lui a-t-on dit, par le gouvernement canadien, laquelle se trouvait actuellement au bureau du secrétaire colonial à Saint-Jean, et qu'il est prêt à accepter comme déterminant la véritable ligne de démarcation.

M. Harvey dit qu'il n'a jamais douté que la délimitation indiquée sur la carte était finale.

Sir John Thompson répond que la carte indique simplement une ligne possible proposée par le géographe du département de l'intérieur à Ottawa. Que le gouvernement du Canada a compris que la question restait encore à régler.

On discute encore pendant quelque temps la question de délimitation, et différentes cartes sont examinées, sur lesquelles sont tracées différentes lignes de démarcation, et sir William Whiteway fait observer qu'aucune de ces cartes n'est celle dont il veut parler.

LA BOITTE.

La question de la boitte est soulevée par M. Harvey, qui dit qu'il est en grande partie l'auteur du bill, et qu'il était membre du comité qui l'a préparé finalement. Il fait observer que, à l'époque de l'adoption de la loi, on n'avait pas l'intention de traiter les pêcheurs du Canada autrement que ceux de Terreneuve, mais que les droits qu'avaient les pêcheurs de Terreneuve ou du Canada d'obtenir des licences n'étaient dans aucun cas garantis.

CONVENTION BOND-BLAINE.

Sir William Whiteway fait observer qu'il serait peut-être désirable que les délégués canadiens fissent à la conférence un exposé des raisons qui avaient engagé le gouvernement du Canada à protester contre la ratification de la convention Bond-Blaine.

Sir John Thompson fait l'historique des négociations précédentes concernant les relations des provinces de l'Amérique Britannique du Nord avec les Etats-Unis, et il signale le fait que dans le traité de réciprocité de 1854 les provinces maritimes et Terreneuve eurent l'avantage de pouvoir profiter des dispositions de ce traité, sans avoir été représentés aux négociations. Ensuite, en 1871, lorsque le traité de Washington fut conclu, il contenait une disposition semblable en faveur de Terreneuve, bien que cette colonie ne fût pas représentée. Lorsqu'un arrangement a été conclu avec les autorités des Etats-Unis en 1888, les intérêts de Terreneuve ont été protégés. Son gouvernement a été consulté aux différentes phases des négociations, et une clause a été insérée à l'effet d'obtenir le consentement de la législature de cette colonie. Il a toujours été d'usage dans le passé, dans les négociations entre le gouvernement impérial et des pays étrangers, de tenir compte des intérêts de toutes les colonies britanniques dans l'Amérique du Nord, non seulement au sujet des pêcheries, mais dans toutes les questions se rapportant aux relations commerciales.

Les négociations entre M. Blaine et M. Bond étaient très avancées lorsque le gouvernement canadien en entendit parler par les journaux. Plus tard, l'ambassadeur anglais à Washington l'informa que la convention était sur le point d'être conclue. Le Canada n'a pas pu être entendu, et lorsqu'il demanda d'être compris dans la convention qui pourrait être conclue, M. Blaine donna à entendre qu'il négocierait avec le Canada un

arrangement plus vaste. Il fait ensuite l'historique des négociations faites par le Canada, conformément à la proposition de M. Blaine à l'effet de conclure un arrangement plus vaste, et des négociations ayant eu lieu, le Canada constata que cet arrangement plus vaste impliquait des conditions qu'il était impossible d'accepter. En un mot, aucun arrangement n'était possible sans établir des droits différentiels contre la Grande-Bretagne—l'adoption virtuelle du tarif des Etats-Unis—et l'imposition de conditions fiscales qui donnaient réellement aux Etats-Unis le pouvoir de déterminer un tarif pour le Canada. Il démontre ensuite que la convention Bond-Blaine aurait eu pour résultat des droits différentiels contre le Canada, et qu'elle restreignait les droits et privilèges dont les pêcheurs canadiens avaient joui jusqu'alors sans imposer ces restrictions aux pêcheurs des Etats-Unis. Il propose que les principes suivants soient reconnus :—

(1.) Que le Canada aussi bien que Terreneuve devraient avoir le droit de prendre part à toutes négociations qui concerneraient les intérêts des deux pays.

(2.) Que, au moins, nulle convention ne devrait être conclue sans que les deux pays aient la liberté d'y prendre part.

Il cite une adresse adoptée par la législature de Terreneuve en 1852, proclamant ces principes au sujet de la négociation du traité de 1854, et, de plus, une décision du gouvernement de Sa Majesté aux mêmes fins lorsque des mesures furent prises à l'effet de conclure un arrangement séparé avec l'Ile du Prince-Edouard.

Les efforts faits pour obtenir un arrangement équitable avec les Etats-Unis devinrent moins pressants seulement lorsqu'il fut constaté que les conditions imposées conduiraient au démembrement de l'empire ; et il croit que tout arrangement séparé, comme la convention Bond-Blaine, diviserait les intérêts unis jusqu'ici des possessions britanniques en Amérique.

Il signale le fait que la convention accordait dans Terreneuve des privilèges aux pêcheurs des Etats-Unis que leur refusait le traité de 1818, et que toute abrogation des clauses de ce traité causerait un tort grave aux pêcheurs canadiens. En conséquence, ces derniers auraient à souffrir de la distinction dont il s'agit, et perdraient les avantages accordés par le traité de 1818.

Sir William Whiteway demande aux délégués canadiens si le Canada persisterait dans son protêt contre la ratification de la convention Bond-Blaine, si (faisant cette supposition pour faciliter la discussion) un temps déterminé était fixé pour lui offrir l'occasion de négocier avec les Etats-Unis et si ces négociations n'aboutissaient à rien ? En posant cette question, il fait observer que s'il est vrai, ainsi qu'on le prétend, et il n'en doute pas, qu'il serait avantageux pour le Canada de faire admettre en franchise aux Etats-Unis les articles qui y seraient admis venant de Terreneuve, et que si le Canada ne pouvait pas obtenir ce privilège et que Terreneuve le pouvait, ne serait-il pas avantageux pour tout l'empire qu'une partie obtint cet avantage, qui ne serait pas accordé aux autres ? Est-ce une preuve d'amitié de la part du Canada d'empêcher Terreneuve de retirer des avantages parce que le Canada n'en peut pas avoir ? Puis il démontre que l'établissement d'un nouveau marché aux Etats-Unis pour le poisson de Terreneuve serait indirectement avantageux au Canada en retirant des autres marchés le poisson expédié aux Etats-Unis.

Il s'élève alors une discussion concernant les articles énumérés dans la convention, et la question des minéraux bruts ayant été mentionnée, M. Bond déclare que bien qu'elle ne fût pas stipulée dans la convention soumise à sir Julian Pauncefote par M. Blaine, il était parfaitement compris que les minéraux bruts seraient admis dans le cas où une résolution d'approbation serait adoptée par la chambre de commerce de Boston. Cette résolution avait été adoptée et il l'avait communiquée à sir Julian Pauncefote et avait proposé d'insérer ces mots dans la convention.

Sir William Whiteway, expliquant en peu de mots la position de Terreneuve, de ses pêcheries, et les désavantages que la colonie a à subir, en conséquence de la question du traité français, demande de nouveau si, vu toutes ces circonstances, le Canada persisterait dans son refus de consentir à une convention obtenue par Terreneuve, dans le cas où il ne réussirait pas à obtenir un arrangement de réciprocité pour lui-même dans un délai donné ?

Sir John Thompson croit qu'il est difficile de demander aux délégués canadiens de s'engager d'avance. Il ne serait que juste de voir quels pourraient être les motifs qui

pourraient engager le Canada à refuser des arrangements égaux, en supposant qu'ils le seraient. S'ils étaient refusés à cause de la fidélité du Canada aux intérêts de l'empire, le Canada ne pourrait pas être blâmé s'il demandait au gouvernement de Sa Majesté de continuer à le protéger contre une convention qui nuirait à ses intérêts.

Sir William Whiteway prétend que la convention Bond-Blaine ne nuirait pas aux intérêts du Canada, mais que Terreneuve en retirerait des avantages.

M. Harvey passe en revue les circonstances qui ont précédé la convention Bond-Blaine.

Il dit que dans toutes les négociations précédentes, plus particulièrement en 1854, 1871 et 1888, Terreneuve n'a pas été représenté. Que bien qu'il soit vrai que la colonie fût libre de devenir partie aux arrangements conclus, cependant, il est également vrai que ses intérêts ont été sacrifiés dans chaque cas. Qu'elle a suivi avec intérêt les négociations qui ont eu lieu en 1888, entre le Canada et les Etats-Unis, et qu'elle a attribué leur insuccès, non à la diversité des intérêts commerciaux, mais à d'autres questions en litige entre les deux pays. Il croit que l'insuccès de 1888 doit être attribué presque entièrement à l'état d'irritation dans lequel se trouvait l'opinion publique aux Etats-Unis au sujet de certaines questions comme, par exemple, les péages des canaux et la question de la mer de Behring.

Vu toutes ces circonstances, le gouvernement de Terreneuve a cru qu'il était désirable d'entrer en négociations pour son propre compte. Dans ce but il a demandé et obtenu éventuellement le consentement du gouvernement impérial à l'effet d'ouvrir ces négociations. Le résultat en a été entièrement satisfaisant pour le gouvernement de Terreneuve, et non défavorable, ainsi qu'il le croit, pour les intérêts du Canada. Il croit qu'il est injustifiable de la part du gouvernement canadien de s'opposer à ce que Terreneuve jouisse de ces privilèges, pour la simple raison que le Canada ne peut pas y participer.

Il explique d'une manière lucide la position particulière dans laquelle se trouve Terreneuve, vu le fait que la colonie n'a qu'une seule grande industrie. Que cette industrie a été paralysée par l'attitude agressive des Français, en affirmant leurs droits prétendus, ce qui avait virtuellement fermé les marchés de l'Europe au poisson de Terreneuve. Il prétend que le Canada n'offre pas maintenant de marchés pour les produits de Terreneuve, le commerce de hareng avec la province de Québec ayant été anéanti par le développement du commerce de poisson gelé des provinces maritimes du Canada. Placé dans cette position critique, Terreneuve a jeté les yeux sur les marchés illimités des Etats-Unis, et la colonie a reçu une réponse satisfaisante. Il signale ce fait à l'appui de l'opinion qu'il a déjà émise à l'effet que les Etats-Unis ne refusent pas de conclure des arrangements de réciprocité avec les colonies britanniques lorsqu'il y a absence de questions irritantes en litige. Il cite la déclaration de sir John Thompson que, dans les traditions concernant le traitement des pêcheries dans l'Amérique Britannique du Nord, elles ont toujours été considéré comme étant la propriété de l'empire et non celle des provinces dans lesquelles elles se trouvent. A ce sujet il signale le fait que cet usage a été d'abord enfreint par le Canada, quand il a adopté en 1885 une loi autorisant l'imposition d'un droit sur le poisson importé de Terreneuve, tandis que les Canadiens avaient le droit incontesté de pêcher dans toutes les eaux de Terreneuve et de transporter le poisson en Canada sans payer de droits. Vu ce fait, il prétend qu'il est difficile pour le Canada d'attribuer à Terreneuve une infraction à l'usage traditionnel. Il supplie les délégués canadiens d'agir avec justice et générosité, et de s'efforcer d'apprécier la position particulière dans laquelle Terreneuve se trouve aujourd'hui.

Sir John Thompson répond que, bien qu'il soit vrai que le statut de 1885 s'applique à tous les pays, y compris Terreneuve, il ne faut pas oublier que cet acte n'a été mis en vigueur qu'après que la législature eût passé l'Acte concernant la boitte, et en réalité qu'après la négociation de la convention Bond-Blain. Il croit que c'est une réponse suffisante à l'insinuation de M. Harvey que le Canada a été le premier à enfreindre l'usage traditionnel.

M. Bond produit l'état suivant fourni par le département des douanes de Terreneuve, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre de chacune des années y indiquées :—

Années de calendrier.	Importations du Canada.	Importations des Etats-Unis.	Exportations du Canada.	Exportations des Etats-Unis.
	$	$	$	$
1882	2,126,840	2,214,733	404,090	308,722
1883	2,340,138	2,839,302	397,176	589,673
1884	2,150,016	2,145,928	332,675	291,137
1885	2,040,547	1,955,278	231,173	196,796
1886	1,937,605	1,671,810	195,245	288,453
1887	1,986,229	1,337,322	312,084	258,057
1888	2,041,144	1,602,138	482,497	327,925
1889	2,076,258	1,615,143	489,367	485,202
1890	2,423,319	1,247,754	631,104	452,100
1891	2,499,945	1,526,674	794,844	580,577

M. Chapleau dépose des états détaillés indiquant le trafic entre le Canada et Terreneuve durant les cinq dernières années, d'après les tableaux du commerce du Canada. L'état suivant est une récapitulation :—

IMPORTATIONS DE TERRENEUVE.

Exercice.	Total des importations.	Total des marchandises en franchise.	Total sujet aux droits.	Entré pour consommation locale.	Droits perçus.
	$	$	$	$	$
1888	426,769	396,480	30,289	421,599	3,211
1889	488,874	484,623	4,251	488,050	1,087
1890	470,362	460,545	9,817	469,639	3,386
1891	751,121	736,724	14,397	751,003	3,452
1892	925,056	698,104	226,952	753,249	4,191

EXPORTATIONS À TERRENEUVE.

Exercice.	Total des exportations.	Produits du Canada.	Produits autres que ceux du Canada.
	$	$	$
1888	1,523,827	1,422,802	101,025
1889	1,303,335	1,147,681	155,654
1890	1,185,739	982,154	203,585
1891	1,467,908	1,312,621	155,287
1892	1,750,714	1,533,607	217,107

Il signale le fait que le commerce entre Terreneuve et le Canada n'était pas d'une petite importance, et qu'il égalait presque celui qui se faisait entre Terreneuve et les Etats-Unis. Il insiste pour faire comprendre aux délégués de Terreneuve les dispositions amicales que le Canada a toujours manifestées, ainsi qu'on le voit par le fait que bien que l'Acte des douanes autorisât le gouvernement canadien à imposer des droits sur le poisson importé de Terreneuve, ses dispositions n'ont pas été appliquées, en ce qui

concerne cette colonie, excepté pendant deux ou trois mois, lorsque l'irritation causée par l'Acte concernant la boitte obligea le gouvernement canadien à mettre sa loi en vigueur.

M. Harvey explique que la quantité du poisson de Terreneuve qui paraît " entré pour consommation locale " dans les tableaux du commerce du Canada, est propre à induire en erreur. Presque tout ce poisson a été transbordé dans les ports canadiens et expédié dans d'autres pays, et la déclaration en a été faite à la douane simplement pour éviter les frais et les embarras de l'emmagasinage. Quant au fait que les droits n'ont pas été exigés, bien qu'imposés en 1885 sur le poisson de Terreneuve, le gouvernement de cette colonie, sur son conseil, en apprenant l'imposition d'un droit sur le poisson de Terreneuve, a immédiatement inséré une clause dans son tarif imposant un droit différentiel très élevé sur les articles venant de tous les pays qui avaient le privilège d'exploiter les pêcheries de Terreneuve, et il impose encore un droit sur le poisson exporté de l'île. Cet article automatique a été la cause que les marchands et les minotiers du Canada ont exercé une telle pression sur leur gouvernement que les droits imposés sur le poisson de Terreneuve n'ont pas été exigés.

M. Bowell fait voir que les tableaux du commerce et de la navigation du Canada n'appuient pas cette prétention. Ces tableaux établissent clairement la quantité de poisson importé de Terreneuve et entré pour consommation locale en Canada, et en même temps la quantité importée de cette colonie et exportée plus tard. Les déclarations ne sont pas faites ainsi que l'indique M. Harvey. Si une déclaration était faite pour exportation immédiate, elle serait ainsi inscrite dans les rapports de la douane. Le commerce de poisson à Terreneuve, particulièrement le hareng, est d'une bien plus grande importance que celle spécifiée par M. Harvey. Il explique ensuite comment cette statistique est faite, prétendant qu'elle est en général exacte, et que s'il y a des erreurs elles se trouvent dans le fait que les employés oublient d'entrer la quantité entière importée.

Il s'en suit une discussion générale, après laquelle la conférence s'ajourne à jeudi à 10 heures a.m.

W. V. WHITEWAY, *président*,
R. BOND,
A. W. HARVEY,
M. BOWELL,
J. A. CHAPLEAU,
JOHN S. D. THOMPSON.

DOUGLASS STEWART, *secrétaire.*

Jeudi, 10 novembre 1892.

La conférence se réunit à 10 heures, tous les délégués sont présents.

LA CONVENTION BOND—BLAINE.

L'examen de la convention Bond-Blaine se continue.

M. Bond discute les points soulevés par sir John Thompson durant la séance d'hier, et il traite particulièrement la proposition faite, savoir, que dans toutes les négociations concernant les intérêts des colonies britanniques de l'Amérique du Nord, toutes ces colonies devraient être consultées.

Il fait voir comment les intérêts de Terreneuve ont été sacrifiés ou négligés, dans le cours des négociations précédentes, et il indique les diverses mesures adoptées par Terreneuve dans les efforts que la colonie a faits pour obtenir le privilège de faire elle-même des négociations concernant des questions de commerce et des pêcheries. Il croit que la prétention de sir John Thompson au sujet de négociations collectives se trouve réfutée par le fait que, bien que le Canada ait de temps à autre pris part à des négociations, Terreneuve n'a jamais été invité de faire représenter ses intérêts. Il indique les différentes mesures aux fins d'obtenir le droit de parler au nom de ses intérêts, et le consentement accordé éventuellement par le gouvernement impérial, en 1890, lequel avait eu pour résultat la convention Bond-Blaine. Il prétend que les mesures tendent à obtenir le privilège de faire des négociations, et celles se rapportant à la convention actuellement en discussion ont été régulièrement prises, ainsi que le font voir les dépêches échangées à cette fin et qui sont conservées au bureau colonial. Les négociations faites dans le but

d'obtenir un traité séparé ont duré longtemps, et il est à supposer que le gouvernement canadien en a été informé par le gouvernement impérial.

Il discute ensuite les points soulevés et les prétentions émises par sir John Thompson au sujet de l'effet nuisible de cette convention pour le Canada. En la négociant il avait clairement dit à M. Blaine que son gouvernement n'avait pas l'intention et qu'il ne tenterait pas d'établir des droits différentiels contre le Canada. Il parle du tarif peu élevé proposé pour la farine et le lard, et il dit que les changements dans le tarif ne pouvaient être accomplis que par une revision de l'Acte des douanes, laquelle doit être nécessairement soumise à la sanction royale. Il suppose que cette sanction ne serait pas accordée si l'on constatait que les changements impliquent une distinction contre d'autres possessions britanniques. Il croit que ce fait est une protection suffisante pour les intérêts du Canada. Il admet avec sir John Thompson que les droits d'une colonie ne peuvent pas être aussi bien sauvegardés par une représentation indirecte que s'ils sont directement représentés durant des négociations. Il prétend que le Canada n'a pas agi d'après ce principe lors des négociations qui ont eu lieu en 1888. Bien qu'il soit vrai que sir James Winter a été consulté au sujet de ces négociations, il est également vrai qu'on ne lui a pas fourni l'occasion de comparaître devant les plénipotentiaires, et que, comme résultat, des intérêts importants de Terreneuve ont été laissés de côté. Parlant de la prétention que le Canada aurait dû être compris dans toutes négociations avec Terreneuve, il dit que cette colonie ne s'y est jamais opposée. Il signale le fait que le Canada ne s'est opposé aux négociations que lorsqu'il a été publiquement reconnu qu'elles réussissaient. Il termine en affirmant que la convention ne comprend pas de distinction contre le Canada, ni, en général, une diminution des droits imposés sur les produits des Etats-Unis. A l'exception des articles qu'il a mentionnés, la farine et le lard, son indication des droits à être prélevés sur les produits des Etats-Unis est simplement une garantie que ces droits ne seront pas augmentés pendant la durée de la convention, et il répète ce que ses collègues ont dit, savoir, que le Canada n'a pas le droit de s'opposer à une convention pour la simple raison qu'elle donne à Terreneuve des avantages que le Canada s'est en vain efforcé d'obtenir pour lui-même. Il ne peut pas croire qu'on puisse prétendre sérieusement, maintenant que le Canada a constaté qu'il ne peut pas obtenir un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, qu'il résulte une injustice du fait que Terreneuve s'efforce de faire ratifier la convention Bond-Blaine. En réponse à une question posée par sir William Whiteway, il a cru comprendre que sir John Thompson avait dit que si les Etats-Unis continuaient à manifester du mauvais vouloir envers le Canada, ou s'ils mettaient à exécution leurs menaces de représailles, le gouvernement du Canada devra persister dans son opposition à la convention de Terreneuve. Il signale l'injustice de cette manière d'agir, prétendant qu'elle équivalait à dire que Terreneuve doit être puni pour des actes commis par les Etats-Unis et dont la colonie n'est pas responsable. Il espère d'avoir mal compris sir John Thompson.

M. Chapleau demande aux délégués de Terreneuve s'ils mettent en doute le droit du Canada de demander la protection des autorités impériales dans des négociations commerciales dans lesquelles il croit que ses intérêts sont lésés.

M. Harvey ne veut pas aller jusqu'à nier le droit qu'a le Canada de protester, mais ce à quoi il s'oppose c'est qu'il persiste dans son protêt après les explications et les assurances raisonnables qui ont été données.

M. Chapleau demande s'il faut comprendre que la convention n'implique aucun désavantage à l'égard d'aucune des provinces de l'Amérique Britannique du Nord, et si les délégués de Terreneuve sont prêts à assurer que dans nulle circonstance cette distinction désavantageuse ne sera pas faite ?

M. Bond répond "certainement." En examinant cette question il croit qu'il ne faut pas oublier que depuis plusieurs années le Canada a obtenu des Etats-Unis, par traité, certaines concessions en échange de privilèges que Terreneuve seul pouvait fournir. Il fait allusion au privilège d'obtenir de la boitte. A venir à l'année dernière les Etats-Unis croyaient que le Canada pouvait fournir à ses pêcheurs toute la boitte dont ils avaient besoin. Cette idée a été mise à néant par la mise en vigueur de l'Acte concernant la boitte contre les pêcheurs canadiens l'année dernière, car il fut alors démontré que le Canada n'avait pas assez de boitte pour satisfaire à ses propres besoins, et que Terreneuve tenait la clé de la position en ce qui concerne les pêcheries du Canada, des

Etats-Unis et de la France sur les bancs. Il conclut que, si le Canada désire à l'avenir obtenir des concessions des Etats-Unis en échange de privilèges qu'il est maintenant évident que Terreneuve seul peut accorder, c'est une autre raison qui doit engager la colonie à demander au Canada de retirer son protêt.

M. Bowell fait observer que les clauses du traité proposé n'appuient pas, dans son opinion, l'interprétation que lui donne M. Bond. Il y a une clause distincte dans la convention à l'effet que la farine et autres articles, provenant des Etats-Unis, seront admis dans Terreneuve en payant des droits moins élevés que ceux qui sont imposés sur les mêmes articles importés d'autres pays. Il n'y a pas de clause qui accorde le même avantage au Canada. Au contraire, les Américains ont stipulé que si les droits sur les mêmes articles importés d'autres pays sont réduits, une réduction semblable devra être faite sur les articles mentionnés dans le traité importés des Etats-Unis, ce qui semble donner à entendre que la même différence dans les droits en faveur des Etats-Unis devra être continuée pendant la durée du traité, s'il est ratifié. Il ne peut pas concevoir qu'il est possible que la Grande-Bretagne refuse son consentement à un bill de tarif, ainsi que l'a prétendu M. Bond, passé par la législature de Terreneuve aux fins de mettre en vigueur un traité qui a été ratifié de son consentement, ni qu'il est possible que le Canada en fasse la demande après avoir consenti à la ratification du traité. Il croit que M. Blaine, en acceptant la teneur de ce paragraphe, avait l'intention d'obtenir des droits différentiels contre le Canada, et il comprend mal le caractère des Américains s'ils laissent faire des changements dans la rédaction du traité proposé, dans le sens indiqué par M. B nd.

M. Bond répond qu'en admettant, pour faciliter la discussion, que la prétention de M. Bowell est fondée, il ne faut pas oublier que Terreneuve a promis positivement au gouvernement impérial et au Canada qu'il était prêt à prendre toutes les mesures qui sembleraient nécessaires pour assurer qu'il ne serait pas imposé de droits différentiels sur les produits canadiens.

Sir William Whiteway répète la question qu'il a posée hier, savoir, si le Canada persisterait dans son protêt contre la convention Bond-Blaine, dans le cas où des négociations entre le Canada et les Etats-Unis échoueraient ? Il croit qu'il est important d'en venir à une entente précise sur ce point, et, en conséquence, il espère de recevoir une réponse définitive, car de cette réponse peut dépendre la conduite à tenir plus tard.

Sir John Thompson déclare que dans les circonstances présentes il est probable que le protêt sera poussé avec vigueur, mais qu'il peut se présenter certains faits qui engageraient le Canada à se désister de son opposition. Il fait allusion à la manière dont M. Blaine a reçu la proposition à l'effet d'appliquer, avec quelques modifications, la convention au Canada, et il dit que, dans le cas où une semblable proposition serait acceptée par le gouvernement des Etats-Unis, il croit que le Canada serait disposé à cesser toute opposition à la convention.

En réponse à une question posée par sir John Thompson, M. Bond explique que les mots "eaux de Terreneuve" employés dans la convention, auraient dû, partout où ils se trouvent, être remplacés par "produits des pêcheries maritimes de Terreneuve." Il a demandé à M. Blaine de modifier la teneur de la convention dans ce sens.

Sir John Thompson dit que dans ce cas, le produit de la pêche des pêcheurs de Terreneuve sur la côte du Labrador canadien et sur les bancs serait admis en franchise par les Etats-Unis, tandis que celui des pêcheurs canadiens aux mêmes endroits et dans les mêmes eaux seraient frappés de droits. Cette distinction faite sur les marchés des Etats-Unis contre les Canadiens est une question grave et qui mérite d'être examinée sérieusement.

M. Harvey parle de la discussion qui a eu lieu et des explications qui ont été données, et il ajoute que dans son opinion la question se restreint aux objections suivantes de la part du Canada :

(1.) Le Canada redoute un tarif différentiel.

(2.) Restrictions concernant la boitte.

(3.) Le Canada demande que des licences soient émises stipulant les privilèges accordés aux étrangers.

(4.) Le Canada devrait avoir son poisson admis en franchise dans les Etats-Unis.

Relativement à ces objections, il est prêt à faire, avec l'approbation du premier ministre de Terreneuve, les promesses suivantes :

(1.) Que Terreneuve donnera une garantie satisfaisante à l'effet que nul tarif différentiel ne sera établi.

(2.) Que la même garantie sera donnée à l'effet que les pêcheurs du Canada auront, et continueront d'avoir les mêmes droits et privilèges que les pêcheurs de Terreneuve.

(3.) Qu'un mode de licences sera adopté, basé sur le mode en usage en vertu du *modus vivendi.*

Il ne reste plus que la stipulation à l'effet que le Canada devra avoir son poisson admis en franchise sur le marché des Etats-Unis, question qu'il est impossible pour Terreneuve de résoudre.

Avec ces promesses, il demande aux délégués canadiens d'examiner s'il n'est pas opportun de renoncer à leur protêt contre la convention.

M. Chapleau signale le fait que le Canada, antérieurement au mécontentement produit par la difficulté actuelle, jouissait en commun avec Terreneuve des prétendues concessions mentionnées par M. Harvey.

M. Bowell attire l'attention sur le fait qu'il n'y a pas de dispositions dans l'Acte des douanes de Terreneuve aux fins d'exempter des droits le poisson du Canada.

M. Harvey répond que Terreneuve n'a jamais traité le poisson pris dans les eaux canadiennes comme poisson "étranger," malgré que le Canada ait traité le poisson de Terreneuve comme poisson étranger, et qu'il l'a ainsi taxé, et que par l'article de son tarif adopté en 1885, il a mis le poisson de Terreneuve exactement sur le même pied que le poisson "étranger" des Etats-Unis.

HONORAIRES POUR LICENCES ÉMISES SOUS LE "MODUS VIVENDI."

Sir William Whiteway fait observer que le Canada n'a jamais demandé au gouvernement de Terreneuve un état des sommes reçues par cette colonie pour les licences émises sous le régime du *modus vivendi.* Il se plaint de la procédure irrégulière suivie par le ministre de la marine du Canada en s'adressant à l'honorable James Winter pour obtenir des renseignements officiels qu'il aurait dû demander au gouvernement de Terreneuve. Il ajoute que sir James Winter a écrit à l'honorable M. Tupper lui disant que le gouvernement de Terreneuve refusait de donner les renseignements concernant ces licences. Après avoir pris des renseignements, il a appris que sir James Winter était dans l'erreur en faisant cette déclaration. Les renseignements n'avaient pas été demandés, encore moins refusés, et cette question du partage des honoraires payés pour les licences aurait pu être réglée si le gouvernement du Canada s'était adressé directement au gouvernement de Terreneuve, et on aurait ainsi évité tout mécontentement sur ce point.

QUESTION DE LA BOITTE—COOPÉRATION.

Une discussion s'élève ensuite au sujet de la proposition faite par Terreneuve à l'effet que le Canada aide à empêcher la ruine des pêcheries de boitte dans la colonie.

Sir William Whiteway explique que les efforts faits par le gouvernement de Terreneuve aux fins de protéger ses pêcheries contre la concurrence des Français qui reçoivent des primes ont été grandement entravés :

(1.) Par les infractions à l'Acte concernant la boitte commises par les pêcheurs canadiens, et par le défaut d'autorisation suffisante pour poursuivre les délinquants devant les cours de justice du Canada, et

(2.) Par le fait que bien que la colonie ait prohibé la vente de la boitte aux pêcheurs français, ces derniers peuvent s'en procurer en grande quantité des pêcheurs canadiens, qui la transportent en contrebande non seulement des côtes de Terreneuve mais aussi des îles de la Madeleine et d'autres points sur le littoral du Canada.

M. Chapleau fait observer que vu le fait que le Canada s'efforce dans le moment d'obtenir des relations commerciales plus étendues avec la France, il est difficile d'imposer des restrictions à ses pêcheurs.

M. Bowell croit que cette question mérite d'être sérieusement examinée, et il demande aux délégués de Terreneuve s'il serait particulièrement avantageux pour Terreneuve d'agir de manière à supprimer la vente de la boitte aux pêcheurs français.

M. Harvey assure les délégués canadiens que tout acte de la part du gouvernement dans ce sens serait d'un immense avantage pour Terreneuve et qu'il serait grandement apprécié par ses citoyens. Il désire rappeler aux délégués canadiens le fait que la question de coopération a déjà été examinée par l'honorable M. Howlan, qui, croit-il, a fait un rapport favorable. La proposition a déjà été faite au gouvernement canadien par l'intermédiaire de son haut-commissaire à Londres, ainsi qu'on le voit par les dépêches publiées. Il désire ajouter que, sans se consulter, Terreneuve et le Canada ont chacun adopté sa ligne de conduite respective au sujet de la manière de traiter les pêcheurs des Etats-Unis après l'expiration du traité de Washington.

M. Bowell exprime sa surprise d'entendre dire cela, vu qu'il se souvient que Terreneuve savait non seulement ce qui se faisait, mais qu'il avait approuvé l'arrangement, et pris des mesures pour partager les honoraires perçus. Il va se renseigner et il soulèvera la question à une autre séance.

HONORAIRES PAYÉS POUR LICENCES SOUS LE "MODUS VIVENDI."

M. Bond dit qu'il paraît y avoir un malentendu concernant les rapports qui indiquent les honoraires perçus des pêcheurs américains par les gouvernements respectifs sous le régime du *modus vivendi* de 1888. Il avait été convenu entre les gouvernements du Canada et de Terreneuve que les honoraires ainsi perçus seraient également divisés. Le département des douanes de Terreneuve s'est plaint de ne pas avoir reçu ces rapports, et le partage des honoraires n'a pas eu lieu. Il est prêt à fournir à la conférence un état des honoraires perçus par Terreneuve, et il demande que les délégués canadiens déposent devant la commission un état semblable.

Il est convenu de laisser la question en suspens.

PROMESSES DE TERRENEUVE.

M. Bowell demande aux délégués de Terreneuve de déclarer ce qu'ils entendent faire au sujet des promesses qui ont été faites par leurs prédécesseurs, à l'effet que les dispositions de l'Acte concernant la boitte ne s'appliqueraient pas aux pêcheurs canadiens.

Sir William Whiteway dit que tout en comprenant la force qu'il y a dans le fait qu'un gouvernement qui succède à un autre est obligé de tenir les engagements contractés par son prédécesseur, cependant, il ne faut pas oublier que les promesses dont il s'agit ne sont pas contenues dans une minute du Conseil exécutif de Terreneuve—qu'elles n'ont pas été communiquées à la législature—qu'il n'y a aucune trace d'elles—que ces promesses ont été faites par sir Robert Thornburn, alors premier ministre, par sir James Winter, alors procureur général, et par sir Ambrose Shea, qui n'était pas membre du gouvernement—que le fait que ces promesses avaient été faites n'a été connu de lui (sir William Whiteway) et de ses collègues que longtemps après leur arrivée au pouvoir, et après qu'une politique différente eut été adoptée. Comment une telle promesse peut-elle avoir la préférence sur un acte et indiquer à qui il s'appliquera ou ne s'appliquera pas? Tout en faisant ces observations, il reconnaît la force de l'argument du gouvernement canadien, savoir, que ces promesses l'ont engagé à retirer son opposition à l'Acte concernant la boitte.

M. Bowell répond qu'il est heureux d'entendre l'assurance donnée par sir William, vu qu'une autre ligne de conduite détruirait la solidarité de tout gouvernement. Sans ces promesses, il n'est pas probable que le Canada eût retiré son opposition à la sanction de l'acte par le gouvernement de Sa Majesté, ni il est probable que la sanction de Sa Majesté eût été accordée à l'acte si le Canada avait persisté à s'y opposer.

La conférence s'ajourne à vendredi à 10 heures.

W. V. WHITEWAY, *président.* M. BOWELL,
R. BOND, J. A. CHAPLEAU,
A. W. HARVEY, JOHN S. D. THOMPSON.

DOUGLAS STEWART, *secrétaire.*

HALIFAX, 11 novembre 1892.

La conférence se réunit à 10.30 a.m.

ACTE CONCERNANT LA BOITTE—COOPÉRATION.

Sir John Thompson continue la discussion sur le désir exprimé par Terreneuve à l'effet que le Canada adopte une législation qui aiderait à faire observer la loi concernant la boitte de cette colonie. Il exprime à sir William Whiteway le doute qu'il ressent quant au pouvoir de légiférer contre des délits commis en dehors du territoire canadien. Il déclare que le gouvernement du Canada est prêt à faciliter de toute manière quelconque l'exécution des clauses pénales concernant les cautionnements. Le droit de poursuivre sur ces cautionnements existe maintenant, mais il pourrait se faire que d'autres facilités pourraient être accordées en ce qui concerne la procédure.

Sir William Whiteway exprime le plaisir que lui cause la déclaration de sir John Thompson, il partage ses doutes quant à la validité d'une législation qui impliquerait un contrôle en dehors des eaux territoriales, mais il ajoute que tout ce dont Terreneuve a besoin c'est le droit de poursuivre devant les cours du Canada et de faire exécuter les sentences imposant une amende, l'emprisonnement et la confiscation comme si toutes les procédures avaient lieu devant les tribunaux de Terreneuve.

ACTION ISOLÉE, 1886–8.

M. Bowell attire l'attention sur ce que M. Harvey a dit dans une séance précédente, savoir, que le Canada avait inauguré et appliqué le *modus vivendi* des licences de pêche sans consulter Terreneuve. Il déclare que, bien au contraire, le gouvernement de Terreneuve avait été consulté avant l'adoption du *modus vivendi*, et qu'il avait transmis plusieurs recommandations concernant les détails, dont quelques-unes avaient été acceptées par le gouvernement du Canada—notamment celle qui se rapportait à la durée des licences.

M. Harvey explique que, en disant ce que M. Bowell vient de signaler, il a fait allusion à la conduite tenue par le gouvernement du Canada à l'expiration du traité de Washington.

Sir John Thompson fait observer que la concession faite par le Canada à cette époque est celle-ci :—Le traité de Washington ayant expiré durant la saison de pêche, et le président des Etats-Unis ayant promis qu'il soumettrait, par message, la question des pêcheries au Congrès à la session suivante, recommandant la nomination d'une commission aux fins d'étudier toute cette question, le gouvernement canadien avait immédiatement suspendu l'exécution des clauses du traité de 1818, pour le reste de la saison seulement.

Les Etats-Unis n'ayant pas agi d'après la recommandation du président, le gouvernement canadien avait pris des mesures à l'effet de faire observer rigoureusement les clauses du traité de 1818, et elles le furent dans les eaux canadiennes depuis le commencement de la saison de 1886 jusqu'à l'adoption du *modus vivendi* qui accompagna le traité conclu en février 1888.

M. Harvey dit que la politique suivie par le gouvernement de Terreneuve entre l'expiration du traité de Washington et l'adoption du *modus vivendi*, avait été de laisser faire. Il n'avait pas cherché à faire observer les clauses du traité de 1818, et durant toute cette période les Etats-Unis avaient joui dans les eaux et dans les ports de Terreneuve de tous les privilèges dont ils jouissaient en vertu des clauses du traité de 1818 concernant les pêcheries.

M. Chapleau fait observer que cette conduite exceptionnelle de la part du gouvernement de Terreneuve, en ne faisant pas observer les clauses du traité de 1818, était certainement le premier cas où l'un ou l'autre pays avait agi dans la question des pêcheries, à un point de vue local et séparément de l'autre.

Il parle de la plainte formulée par M. Harvey, savoir, que les intérêts de Terreneuve ont été sacrifiés par le traité de 1871, et il exprime sa surprise de voir que Terreneuve ait laissé continuer, sans compensation, les privilèges du traité durant trois années après son expiration légale.

CONSULAT À SAINT-PIERRE.

M. Bowell soumet à l'attention de la conférence la difficulté qu'éprouve le département des douanes à Ottawa de protéger les ports du golfe contre la contrebande, vu les facilités qu'offre la proximité de Saint-Pierre pour en faire la base des opérations. Il demande aux délégués de Terreneuve s'ils ne croient pas qu'il serait sage d'adresser aux autorités impériales une demande collective de la part des deux gouvernements aux fins de faire nommer un consul anglais à Saint-Pierre.

Sir William Whiteway répond que le gouvernement de Terreneuve a fait tout son possible pour faire nommer un consul à Saint-Pierre, mais qu'il n'a pas réussi. Au nom de son gouvernement, il accepte avec plaisir la proposition de M. Bowell.

Il est immédiatement convenu qu'une demande collective sera adressée au gouvernement impérial aux fins d'obtenir la nomination d'un consul et d'un vice-consul anglais à Saint-Pierre, le premier devant être payé par le Canada et le dernier par Terreneuve.

ACTE CONCERNANT LA BOITTE—COOPÉRATION.

Sir William Whiteway parle de nouveau des promesses faites par ses prédécesseurs au sujet de l'Acte concernant la boitte, et il demande aux délégués canadiens ce qu'ils se proposent de faire dans le but de faire réussir l'exécution de l'acte. Il signale le fait que l'observation de l'acte serait également avantageux pour le Canada et pour Terreneuve, vu que l'expérience a démontré qu'il en résulterait une diminution du produit de la pêche des Français, et qu'en conséquence il y aurait un marché plus vaste à la disposition des pêcheurs des provinces britanniques.

Sir John Thompson répond qu'il n'est pas prêt à promettre autre chose que le Canada, dans les limites du pouvoir qu'il possède à cet égard, passera une loi à l'effet de faire exécuter les condamnations résultant des cautionnements donnés en vertu de l'Acte concernant la boitte, dans le but d'empêcher les pêcheurs canadiens d'enfreindre la loi.

Sir William Whiteway demande si le gouvernement du Canada passera un acte concernant la boitte semblable à celui de Terreneuve.

Sir John Thompson ne peut pas répondre à cette question sans consulter ses collègues.

M. Harvey parle des difficultés qui accompagnent l'exécution de l'acte, surtout quand il s'agit de se procurer des preuves contre ceux qui enfreignent ses dispositions. Il cite en même temps des chiffres qui démontrant que jusqu'à un certain point l'acte a eu un bon effet, ayant contribué pendant sa mise en vigueur à diminuer le produit de la pêche des Français dans la proportion de 50 pour 100. Il admet volontiers que cela n'est pas entièrement dû à l'exécution de l'Acte concernant la boitte, mais c'est néanmoins le résultat qui a été obtenu. Un autre bon résultat que l'on peut surtout attribuer à l'acte, c'est que le prix du poisson de Terreneuve a augmenté de 12 schellings qu'il était à 15 schellings pendant le temps que l'acte a été en vigueur. Durant l'année qui a précédé l'adoption de l'Acte concernant la boitte, une grande quantité de poisson se vendait à Terreneuve pour 5 schellings le quintal, et plusieurs cargaisons entières furent jetées dans la Méditerranée. Il signale le fait que les mauvais effets des primes accordées aux Français ne sont pas restreints à Terreneuve, que les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse en souffrent également. Par exemple, des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse qui viennent des bancs, et des pêcheurs français qui arrivent à Halifax avec des cargaisons de poisson le même jour, obtiennent des résultats bien différents.

Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse recevront probablement $3.50 par quintal. Les pêcheurs français recevront le même prix, mais ils auront $2.40 en sus du gouvernement français, soit à peu près $6 par quintal.

M. Chapleau demande si, de fait, les pêcheurs de la Nouvelle-Écosse fournissent de la boitte aux Français.

M. Harvey répond que la boitte fournie par les pêcheurs de la Nouvelle-Écosse enlève indubitablement l'efficacité des dispositions de l'acte. Non seulement il en est ainsi, mais les pêcheurs américains, profitant des licences qu'ils obtiennent du Canada, se procurent des cargaisons de boitte au Cap-Breton et aux îles de la Madeleine, et ils en approvisionnent les Français, qui peuvent ainsi éluder les dispositions de l'acte. Si le

Canada ne passe pas d'acte concernant la boitte aux fins d'empêcher ses pêcheurs de fournir aux Français de Saint-Pierre de la boitte prise dans les eaux canadiennes, et s'il a libre accès aux pêcheries de boitte de Terreneuve, il en résultera que les Canadiens approvisionneront Saint-Pierre tant que durera l'approvisionnement obtenu aux îles de la Madeleine et au Cap-Breton, et la flotte canadienne des bancs ira chercher à Terreneuve de la boitte pour son propre usage, et de cette manière l'objet qu'avait en vue l'acte de Terreneuve sera manqué. Rien ne peut assurer entièrement cet objet excepté une loi s'appliquant à la boitte prise dans les eaux canadiennes et dans les eaux de Terreneuve. En réponse à une question posée par sir John Thompson, M. Harvey dit qu'un agent du gouvernement de Terreneuve, qui a visité Saint-Pierre, a fait rapport que deux navires chargés de boitte étaient dans ce port et qu'ils avaient fourni aux Français 2,000 barils de boitte. L'un d'eux était un navire américain ayant une licence du gouvernement du Canada, l'autre était un navire de la Nouvelle-Écosse, venant tous deux des îles de la Madeleine. Ce n'est qu'un exemple, mais il suffit pour démontrer que cet usage est suivi au grand détriment de Terreneuve. Il est difficile de trouver des pêcheurs de Terreneuve qui rendront témoignage contre ceux de la Nouvelle-Écosse qui fournissent de la boitte à Saint-Pierre, parce que le fait que des pêcheurs de Terreneuve sont à Saint-Pierre en même temps est une preuve *primâ facie* qu'ils enfreignent eux-mêmes la loi.

Sir William Whiteway ne met pas en doute le droit que possède le Canada de s'opposer à ce que la sanction royale soit accordée à un acte quelconque qu'il pourrait croire nuisible à ses intérêts. Il prétend, cependant, que le protêt fait par le Canada originait de la supposition fausse que l'acte serait nuisible. Il fait allusion aux déclarations faites par son collègue, M. Harvey, et aux promesses et explications qui ont été données depuis que la conférence se réunit, et il demande aux délégués canadiens si, vu ces promesses, ils ne croient pas devoir renoncer à la promesse faite par l'ancien gouvernement de Terreneuve, et retirer leur protêt contre la ratification de la convention Bond-Blaine.

Sir John Thompson attire l'attention sur le fait que la question de la boitte fournie aux pêcheurs canad ens et celle concernant la convention Bond-Blaine sont deux choses distinctes. En ce qui concerne la boitte, le grief du Canada a temporairement disparu, mais il aimerait à savoir ce que se propose de faire le gouvernement de Terreneuve dans l'avenir.

M. Bond répond qu'il est difficile de donner une assurance quelconque. Pendant que l'Assemblée législative discutait l'acte, il avait demandé au gouvernement du jour s'il avait l'intention de l'appliquer aux pêcheurs du Canada. Sir James Winter, alors procureur général, avait, de son siège en chambre, donné l'assurance la plus formelle que l'acte serait appliqué aux pêcheurs canadiens en même temps qu'aux pêcheurs français et américains. Les archives en font foi. Il paraît, d'après la correspondance que les représentants du Canada ont produite, que sir James Winter a aussi donné aux gouvernements impérial et canadien l'assurance la plus positive que l'Acte concernant la boitte ne s'appliquerait pas aux pêcheurs canadiens (comme l'a fait sir Robert Thorburn, alors premier ministre, qui était à Londres à cette époque), mais il n'y a pas de preuve que cette promesse a été faite avec le consentement du Conseil exécutif de Terreneuve. De fait, il n'y a pas de minute qui indique que la question ait jamais été soumise au conseil. La législature, qui était en session lorsque la promesse a été faite, n'en a rien appris, et la présente législature, avec tous ces faits devant elle, a décidé que la promesse faite par sir James Winter et sir Robert Thornburn ne la liait pas du tout comme législature, et elle a déclaré que l'acte s'appliquera aux pêcheurs canadiens. Dans ces circonstances, il est aisé de comprendre combien il est difficile pour les délégués de donner l'assurance demandée.

Sir John Thompson fait observer que la sanction royale a été donnée sur la promesse que les dispositions de l'acte ne seraient pas mises en vigueur contre le Canada, et le gouvernement de Terreneuve ne peut pas prendre l'avantage de la sanction royale sans accomplir les obligations qui y sont attachées et d'après lesquelles cette sanction a été donnée. Il indique les raisons pour lesquelles il croit que les pêcheurs canadiens doivent être mis sur un pied d'égalité avec Terreneuve.

(1.) L'assurance donnée par le gouvernement de Terreneuve dans le but d'obtenir la sanction royale.

(2.) Le sentiment de courtoisie qui doit exister entre les colonies.

(3.) Le doute qui existe vu l'opinion émise par les officiers en loi de la couronne au sujet du droit du gouvernement de Terreneuve de traiter les pêcheurs canadiens d'une manière exceptionnelle.

Sir William Whiteway.—Consentez-vous à adopter une législation quelconque qui pourra être constitutionnelle dans le but d'aider à faire exécuter l'Acte concernant la boitte ?

Sir John Thompson.—Nous consentons à adopter toute législation qui pourra être constitutionnelle aux fins d'empêcher nos pêcheurs d'enfreindre votre acte après avoir obtenu votre boitte.

Sir William Whiteway.—Pouvez-vous dire jusqu'où irait cette législation ?

Sir John Thompson répond que cela exige un examen attentif de la question légale dont il vient de parler. Il est alors convenu que la question de savoir jusqu'à quel point on peut légalement aider soit étudiée par sir William Whiteway, sir John Thompson et M. Chapleau, dans le but de constater ce qui peut être fait.

CONVENTION BOND-BLAINE.

Relativement à la convention Bond-Blain, sir William Whiteway demande si les délégués de Terreneuve doivent comprendre que tout ce que les dé égués canadiens exigent c'est qu'un délai soit accordé dans le but de faire un arrangement satisfaisant dans le même sens entre le Canada et les Etats-Unis, et dans le cas où cet arrangement ne réussirait pas si le Canada serait disposé à retirer son opposition à la ratification de la convention Bond-Blaine.

Sir John Thompson répond qu'on ne peut pas espérer que le Canada renoncera à son droit d'en appeler au gouvernement de Sa Majesté contre la ratification de toute convention préjudiciable à ses intérêts.

Sir William Whitenay dit que la question paraît être celle-ci : "La convention sera-t-elle nuisible aux intérêts du Canada ?"—Et il croit qu'il a été clairement démontré que la convention ne sera pas nuisible aux intérêts du Canada, vu le fait que le poisson de Terreneuve prenant une autre direction, le marché qu'il approvisionnait autrefois le sera à l'avenir par le Canada.

M. Chapleau fait observer que la raison donnée par M. Bond à l'appui de la négociation de la convention est, en effet, qu'il n'y a pas d'autres marchés avantageux de disponibles. S'il en est ainsi les pêcheurs canadiens ne retireront pas de grands avantages en acceptant le privilège d'approvisionner des marchés qui, d'après cette déclaration, paraissent ne pas exister.

M. Harvey prétend que l'effet de la convention sera à l'avantage des pêcheurs de Terreneuve et du Canada, et au désavantage des pêcheurs des Etats-Unis. En ce qui concerne le commerce de hareng particulièrement, les pêcheurs de Terreneuve remplaceront les pêcheurs américains et approvisionneront le marché des Etats-Unis, débarrassant ainsi les pêcheurs canadiens de la concurrence qu'ils ont à subir de la part de Terreneuve. Relativement à l'huile de morue, il prétend que toute la production de Terreneuve sera expédiée dans une très grande proportion sur le marché américain, où elle remplacera l'huile qui est maintenant employée pour le tannage et autres industries. Son expérience commerciale le porte à croire que le fait de retirer ce produit des marchés de la Grande-Bretagne augmenterait le prix sur ces marchés d'au moins 10 pour 100, ce qui serait indubitablement à l'avantage des pêcheurs canadiens.

Quant à la morue, la production de Terreneuve supplanterait le produit de la pêche des Américains, vu que ceux-ci ne sont pas capables de faire la concurrence aux pêcheurs de Terreneuve à termes égaux, et le fait que la morue jusqu'ici fournie par Terreneuve sera en grande partie retirée des autres marchés devra nécessairement faire hausser les prix.

Il ne prétend pas que les deux pays recevront des avantages égaux, mais en forme de comparaison, il estime que si Terreneuve reçoit des avantages dans une proportion égale à 50 pour 100, le Canada en recevra dans la proportion d'au moins 75 pour 100. Pour appuyer la sincérité de cette manière de voir, il cite l'opinion qu'il a émise dans un mémorandum confidentiel adressé à lord Knutsford, lequel a été publié par inadvertance.

M. Bowell est d'opinion que l'effet de la convention proposée sera que Terreneuve aura le monopole du marché américain aux dépens du Canada. Aujourd'hui, le Canada et Terreneuve font la concurrence à termes égaux, mais par la convention proposée le poisson de Terreneuve sera admis en franchise aux États-Unis, tandis que le Canada continuera de payer des droits élevés. Il combat l'opinion que tout le commerce de poisson de Terreneuve prendra la direction des États-Unis. Cette colonie approvisionnera encore d'autres marchés et aura l'avantage de faire entrer en franchise l'excédent de ses produits sur le marché des Etats-Unis, tandis que le Canada sera gêné par une lourde taxe.

M. Harvey prie les délégués canadiens de bien examiner s'ils sont justifiables d'empêcher Terreneuve de profiter d'un marché qui lui est ouvert, pour la simple raison que le Canada n'a pas le même privilège. Il estime que chaque année de délai cause au peuple de Terreneuve une perte de plusieurs centaines de milliers de piastres. Les pertes subies par les commerçants représenteraient chaque année une somme immense, tandis que les pêcheurs en subiraient deux fois plus que le commerçant.

Sir John Thompson fait observer qu'il juge la position de la manière suivante : Le Canada et Terreneuve partagent aujourd'hui le marché américain. Par l'adoption de la convention, Terreneuve le partagera avec les Etats-Unis, et le Canada en sera exclu.

Sir John Thompson déclare que, si les délégués de Terreneuve le désirent, lui et ses collègues présenteront une proposition par écrit concernant les questions en discussion.

Cette proposition est acceptée.

DÉLIMITATION DU LABRADOR.

Relativement à la délimitation des côtes du Labrador, M. Bowell dit que, depuis que la question a été discutée, il a reçu un télégramme du bureau du Conseil privé d'Ottawa, l'informant que, bien qu'il ait été recommandé au conseil de transmettre la carte géographique demandée par le gouvernement de Terreneuve, la recommandation n'a pas été approuvée, vu qu'il a été jugé que cette carte était imparfaite, et que son envoi pourrait, par conséquent, être propre à induire en erreur.

M. Harvey émet l'opinion que la carte dont il s'agit est très satisfaisante, excepté qu'il demanderait que la baie de Melville fût sous le contrôle exclusif des douanes de Terreneuve.

M. Chapleau fait observer que la délimitation telle qu'elle est indiquée sur la carte dont il s'agit, donne au Canada une étendue considérable de la côte de la baie de Melville, et que le contrôle de cette côte impliquerait naturellement celui des eaux qui s'y trouvent.

M. Bowell attire l'attention sur le fait que bien que le comptoir de la baie d'Hudson à la rivière Nord-Ouest puisse être inclus par cette délimitation dans le territoire de Terreneuve, il est cependant probable qu'une grande partie des marchandises qui y sont débarquées est destinée à la consommation sur le côté canadien de la frontière.

Sir John Thompson propose que le gouvernement de Terreneuve nomme un géographe pour agir conjointement avec le géographe du ministère de l'intérieur à Ottawa, aux fins de tracer toutes les données importantes, et que les délégués fassent rapport de leur examen à leurs gouvernements respectifs.

PRIVILÉGES ACCORDÉS AUX PÊCHEURS DES ÉTATS-UNIS.

Sir William Whiteway attire l'attention sur la correspondance échangée entre l'honorable C. H. Tupper et sir James S. Winter, datée le 2 et le 19 décembre 1891, et le 2 et le 9 janvier 1892, publiée dans un des livres bleus du Canada, au sujet de la permission prétendue avoir été accordée par le gouvernement de Terreneuve aux pêcheurs des Etats-Unis de pêcher dans les eaux de la colonie, d'après laquelle il paraîtraît que

sir James Winter a informé l'honorable M. Tupper que "des faits récemment dévoilés ont donné raison de conclure, non seulement que cette permission a été accordée, mais qu'elle a servi aux Américains pour frauder leur propre revenu en causant une injustice (ou au moins une inégalité) aux Américains eux-mêmes, et du tort à nos pêcheries.

Sir William Whiteway désire déclarer que cette déclaration est inexacte.

HONORAIRES DE LICENCES SOUS LE "MODUS VIVENDI."

M. Chapleau attire l'attention de sir William Whiteway sur le fait qu'il était sous une fausse impression en supposant que la demande d'un état indiquant les sommes perçues pour honoraires de licences n'avait pas été faite au gouvernement de Terreneuve.

Au nombre des dépêches publiées se trouve la suivante :—

"16 octobre 1888.

A l'honorable M. FENELON,
Secrétaire colonial, Saint-Jean, Terreneuve.

"Veuillez me transmettre liste des licences accordées jusqu'à ce jour sous le *modus vivendi*, et dites quel nombre du total des bateaux de pêche des Etats-Unis visitant Terreneuve ont obtenu licences.

"C. H. TUPPER,
"*Ministre de la marine et des pêcheries.*"

M. Bond dépose un état indiquant les honoraires de licences perçus par Terreneuve sous le régime du *modus vivendi*, comme suit :—

En 1888, il a été reçu des bateaux de pêche des Etats-Unis, $8,089.50.

En 1889, il a été reçu de la même source, $6,740.75.

Quant aux honoraires perçus en 1890, il explique que les registres du département, contenant les détails exigés, ont été détruits dans le dernier incendie, et qu'il est en conséquence incapable d'indiquer la somme exacte reçue des bateaux de pêche américains. Cependant, le livre bleu indique que le chiffre total des honoraires pour licences accordées en 1890 aux bateaux de pêche canadiens, français et américains s'est élevé à $20,912.99.

Sir William Whiteway est sous l'impression qu'il a dans son bureau le renseignement nécessaire pour compléter l'état, croyant se souvenir qu'il l'a obtenu du département des douanes antérieurement à l'incendie.

Il est convenu que les états indiquant les honoraires reçus pour licences par chaque pays seront transmis officiellement à l'autre, et que le montant total sera divisé également.

INSPECTION DU POISSON.

Sir John Thompson demande si le gouvernement de Terreneuve a l'intention d'améliorer le mode qu'il suit pour l'inspection du poisson.

Sir William Whiteway fait observer que leur loi concernant ce sujet est basée sur celle du Canada ; que pendant quelque temps avant son arrivée au pouvoir en 1889, l'acte n'avait pas été exécuté, croit-il, par ses prédécesseurs, mais que son gouvernement a nommé un inspecteur, et pris des mesures aux fins de faire rigoureusement observer la loi.

La conférence s'ajourne à samedi, à 11 heures.

W. V. WHITEWAY, *président.* M. BOWELL,
R. BOND, J. A. CHAPLEAU,
A. W. HARVEY, JOHN S. D. THOMPSON.
DOUGLAS STEWART, *secrétaire.*

HALIFAX, 12 novembre 1892.

La conférence se réunit à trois heures (il n'y a pas eu de séance l'avant-midi).

MODE DE TRAITEMENT APPLIQUÉ AUX PÊCHEURS.

M. Bowell demande la permission de produire des notes comparatives concernant la manière dont Terreneuve et le Canada ont traité respectivement les pêcheurs. Il explique que ce n'est pas dans le but de formuler un grief, mais plutôt pour faire voir la conduite généreuse tenue par le gouvernement du Canada à l'égard des pêcheurs de Terreneuve.

La permission ayant été accordée il produit le mémorandum suivant :

Mode de traitement appliqué par le Canada aux pêcheurs de Terreneuve.

1. Les pêcheurs de Terreneuve jouissaient en commun avec les Canadiens du privilège d'exploiter les pêcheries près du rivage.
2. Nulle restriction ne gênait leurs travaux.
3. Ils étaient exemptés des droits de phare.
4. Ils étaient exemptés des droits de port.
5. Ils étaient exemptés des droits de pilotage.
6. On leur accordait tous les privilèges de havre.
7. Le Canada a construit et entretenu gratuitement les phares et signaux d'alarme sur les côtes de Terreneuve.
8. Le Canada n'a pas exigé de droits semblables.
9. 1,500 pêcheurs de Terreneuve pêchent chaque année sur les côtes du Labrador canadien, sans restrictions. (Commandant Wakeham, 15 février 1892.)

Mode de traitement appliqué par Terreneuve aux pêcheurs du Canada.

1 et 2. Ils ont été forcés de payer des honoraires de licences s'élevant à $1 par tonne, et de fournir des cautionnements avant de pouvoir se procurer la boitte destinée à leur industrie : (minute du conseil, 24 avril 1890) et on refusa plus tard de leur accorder des licences en vertu de l'Acte concernant la boitte (instructions, 1891). On les empêcha de pêcher ou d'acheter de la boitte. Et enfin, au moyen d'une interprétation rigoureuse du mot "poisson de boitte," leur trafic de hareng gelé destiné au commerce a été entièrement arrêté. (Cause de "Ocean Belle.)

3. Ils étaient forcés de payer des droits de phare. (Minute du conseil, 29 mai 1890.)

4. Ils étaient forcés de payer des droits de port. (Minute du conseil, 29 mai 1890.)

5. Ils étaient forcés de payer des droits de pilotage. (Minute du conseil, 29 mai 1890.)

6. Les bateaux de pêche étaient complètement exclus de tous les privilèges.

7. Terreneuve imposait des droits de phare sur les navires canadiens pour des phares construits et entretenus par le Canada. (Mémo. par le commandant Wakeham, 9 novembre 1892, et rapport 15 février 1892.)

8. Sur la côte du Labrador, Terreneuve exigeait des Canadiens des droits sur les barils et le sel employés dans leur industrie, et, dans plusieurs cas, lorsque les articles n'étaient pas employés en raison du manque de poisson, les droits étaient prélevés sur les mêmes articles l'année suivante. (Chambre de commerce de Québec, 30 octobre 1889.)

9. Cent douze Canadiens sur neuf bateaux de pêche ont pêché dans les eaux du Labrador de Terreneuve, 1891.

M. Bowell croit qu'il est bon d'attirer l'attention des délégués de Terreneuve sur la comparaison établie par le numéro 7 du précis qui vient d'être soumis, vu qu'il est vraiment étrange que le gouvernement de Terreneuve impose des droits sur les navires canadiens pour des phares qui ont été érigés et qui sont entretenus par le Canada. A l'appui de ce qu'il vient de lire il demande la permission de soumettre les extraits suivants des rapports faits au département des pêcheries par le commandant Wakeham, du service de protection des pêcheries du Canada.

Le premier extrait est tiré d'un rapport daté le 15 février 1892, et voici ce qu'il contient :—

"Ces navires, en traversant la ligne à Blanc Sablon, devaient payer un droit sur les barils et le sel qu'ils avaient à bord pour la salaison du poisson. J'allai voir le percepteur des douanes à Blanc Sablon, et il m'informa qu'il avait des instructions à l'effet de percevoir des droits comme à l'ordinaire sur le sel et les barils à bord des bateaux de pêche canadiens se dirigeant vers l'est. Depuis au moins dix ans nos bateaux ont dû payer ces droits. A une certaine époque ils ont même été forcés de payer des droits de

phare, bien que tous les phares sur la côte occidentale et sur les deux côtés des détroits eussent été construits et fussent entretenus par votre département.

Le second extrait est tiré d'un mémorandum daté le 9 novembre 1892, et voici ce qu'on y lit :—

" Les phares qui se trouvent dans le détroit de Belle-Isle, à Rich Point et au Cap Ray, sur la côte occidentale de Terreneuve, ont été construits et sont entretenus par le Canada. C'est un fait notoire que les bateaux de pêche canadiens ont été forcés de payer des droits. Je me suis rendu moi-même sur *La Canadienne* à l'Anse des Fleurs, et je me suis plaint de cet usage au percepteur des douanes de ce port, et l'usage fut abandonné dans la suite. Le gouvernement de Terreneuve n'entretient pas de phares sur la côte dont il s'agit (rive française.)"

M. Bowell dit qu'il soumet ces faits dans le but d'obtenir des délégués de Terreneuve les explications qu'ils peuvent avoir à donner, afin de les transcrire dans les minutes avant que la conférence termine ses travaux.

M. Harvey explique que, en ce qui concerne les droits de phare, le mode était appliqué par Terreneuve tant sur ses propres navires que sur ceux des autres pays. Il fait observer que Terreneuve est situé sur la ligne de commerce entre le Canada et l'Europe, et que l'étendue de ses côtes l'oblige, pour l'avantage du commerce en général, d'entretenir un bon service de phares. Le coût de construction et d'entretien de ces phares exige la continuation de ces droits Tout en étant vrai que ces phares sont nécessaires pour la protection du commerce de Terreneuve, il est également vrai que le commerce du Canada en retire des avantages dix fois plus grands. Il signale le fait que les phares érigés et entretenus sur la côte de Terreneuve par le gouvernement canadien se trouvent sur une partie de la côte peu fréquentée par les navires de Terreneuve, et qu'ils sont essentiellement avantageux pour les navires du Canada. Il croit qu'il est impossible d'adopter un mode par lequel les navires du Canada seraient traités d'une manière exceptionnelle dans le voisinage des phares canadiens, vu que les navires en payant ces droits aident à former un fonds destiné à l'entretien des phares sur toute la côte, et que tout autre mode ne serait pas réalisable.

M. Bowell ne doute pas de l'exactitude de l'explication donnée par M. Harvey, en ce qui concerne les causes qui ont occasionné l'imposition de ces droits de phares sur les navires canadiens. Cependant, c'est une question qui doit être étudiée par le gouvernement de Terreneuve de manière à faire disparaître cette taxe.

L'UNION.

M. Bowell demande la permission (bien que le gouvernement du Canada ne les ait pas chargés de discuter le sujet) d'attirer l'attention des délégués présents sur la question plus importante d'admettre Terreneuve dans la confédération comme province du Canada. C'est avec intention qu'il emploie le mot " question plus importante," croyant que l'union est la seule résolution possible de toutes les questions et difficultés qui ont été soumises à la conférence. Il connaît la divergence d'opinion qui existe tant au Canada qu'à Terreneuve au sujet de la praticabilité et de l'opportunité d'une telle union, mais il croit que la grande prospérité dont jouit l'Amérique Britannique du Nord sous le régime de la confédération, serait encore plus considérable s'il y avait coopération d'action, et que son prestige et sa puissance augmenteraient s'il y avait union de toutes les provinces de l'Amérique Britannique du Nord. Il fait allusion aux questions irritantes que la conférence a discutées durant ces derniers jours, et il prétend que toutes ces difficultés disparaîtraient si les deux pays consentaient à unir leurs intérêts et s'ils adoptaient une législation uniforme qui serait à l'avantage de tous les intéressés. On peut dire peut-être que ce résultat, bien que désirable, n'est pas de nature à être discuté maintenant, mais il prétend qu'on croit généralement dans les deux pays que cette union devra tôt ou tard avoir lieu. Il admet la divergence d'opinion qui existe relativement à son accomplissement immédiat, mais il est certain d'interpréter le sentiment public qui règne au Canada en disant que la question est une affaire de temps, et que le résultat n'en est pas douteux.

La question concerne non seulement les parties contractantes, mais elle est, dans son opinion, de la plus grande importance pour le gouvernement impérial. Les difficultés qui ont existé de temps à autre entre le Canada et Terreneuve, et qui paraissent presque inévitables dans des pays qui se font la concurrence sur les mêmes marchés en produits de même nature, entraînent des protêts et des contre-protêts qui forment les questions les plus irritantes que le bureau colonial doit décider. Il croit que l'union des possessions britanniques dans l'Amérique du Nord est non-seulement d'une importance vitale pour la paix et le bien-être du peuple du Canada et de celui de Terreneuve, mais qu'elle est à un haut degré une nécessité pour l'empire. Il y a plusieurs raisons qui engagent le Canada à traiter favorablement ce projet, et il croit qu'il y en a encore de plus grandes pour que Terreneuve l'approuve, vu que les avantages à être retirés également par les deux pays sont de la plus haute importance par eux-mêmes. L'action coopérative résultant de cette union permettrait de traiter plus avantageusement avec les Etats-Unis, tandis que le Canada devenant plus grand sera nécessairement plus respecté, et du gouvernement impérial et des autres gouvernements avec lesquels il pourrait avoir à débattre des questions de commerce ou autres. Il demande aux délégués d'examiner un instant combien plus efficace et moins dispendieux serait le service de protection des pêcheries des deux pays si les présents malentendus et la concurrence actuelle disparaissaient ; et il demande aux délégués de Terreneuve d'examiner, si faisant partie du Canada leur colonie n'aurait pas plus de force et de confiance pour combattre les droits prétendus des Français sur ses côtes.

Quant à savoir si ce sujet doit être examiné par cette conférence, c'est une question que les délégués doivent décider. Pour sa part, il ne peut pas laisser passer l'occasion sans soumettre ce projet à leur attention, et sans exprimer l'espoir qu'avant longtemps les possessions britanniques sur ce continent, lesquelles il y a à peine quelques années étaient isolées et dispersées, mais qui, graduellement, se sont unies plus intimement, formeront un pays heureux, prospère et uni. Il n'a pas l'intention de demander à la présente conférence d'examiner le détail des conditions de l'union. Ce détail formera le sujet de futures négociations, si les délégués consentent à soumettre la question à leurs gouvernements respectifs. En attendant, il croit que la circonstance est favorable pour examiner amicalement le sujet. Il est d'une importance suffisante pour mériter d'être étudié par les meilleurs hommes du Canada et de Terreneuve, et en conséquence on ne doit pas le perdre de vue en discutant des questions qui intéressent si grandement les deux pays.

Sir William Whiteway est heureux d'entendre parler de cette question. Les délégués de Terreneuve ne sont pas autorisés de la discuter, mais il ne voit pas de raisons qui empêchent les représentants des deux pays d'examiner les difficultés et les avantages qui résulteraient de l'union pour l'Amérique Britannique du Nord. Son opinion personnelle est bien connue. Il a toujours été en faveur de la confédération, et il croit qu'elle dépend entièrement des conditions. Si l'on croit qu'il est irrégulier de discuter la question officiellement il ne voit pas pourquoi elle ne serait pas examinée officieusement, dans le but de connaître l'opinion des délégués représentant les deux gouvernements.

M. Harvey s'oppose fortement à ce que ce sujet soit soumis à la conférence avant qu'elle ait décidé et réglé les questions qu'elle est chargée de discuter. Il fait observer que les délégués de Terreneuve sont ici aux fins de discuter certaines questions, et que l'union des deux pays n'en fait pas partie. Si Terreneuve est destinée à s'annexer, ainsi que plusieurs le croient, il est sous l'impression que cette question ne sera pas pratique d'ici à plusieurs années. En d'autres termes, la confédération est une question de l'avenir, et les délégués sont ici pour s'occuper des questions qui concernent le présent. Les questions qu'ils sont venus débattre intéressent profondément les intérêts actuels de la colonie, et il croit qu'il serait peu sage d'examiner la question d'une union controversée, au moins avant d'avoir décidé ce qui peut ou ne peut pas être fait concernant les questions dont la discussion leur a été confiée.

Sir John Thompson déclare que les délégués canadiens sont prêts à discuter toutes les questions à débattre entre les deux pays. Les journaux du Canada ont proposé, et il croit que le public l'a ainsi compris, que l'union fit partie des questions à être examinées par la conférence. Il ne voit pas pourquoi elle ne serait pas discutée comme étant un moyen de résoudre toutes les difficultés présentes, et dans son opinion il n'y a pas une

question plus convenable qui mérite d'être examinée par la conférence. Quant aux sujets qui devaient être examinés, les délégués du Canada n'ont pas reçu avis que la question de la convention Bond-Blaine, qui a absorbé une si grande partie du temps de la conférence, serait discutée, pas plus que l'union. Il ne s'oppose pas néanmoins à ce que la convention soit discutée, et il ne désire pas que l'on suppose que l'allusion faite à l'union avait pour but d'éviter une discussion sur les autres questions.

De la même manière il ne peut pas concevoir pourquoi M. Harvey objecte à la discussion d'une question qui comprend de si grands intérêts pour l'avenir de l'Amérique Britannique du Nord.

M. Chapleau croit que la question de l'union est de la plus haute importance, et que même en admettant la prétention de M. Harvey, qui dit que les instructions données aux délégués de Terreneuve ne se rattachent pas à ce sujet spécialement, cependant, il pense que la question peut être examinée par la conférence comme un moyen de régler celles qui sont directement en discussion. A ce sujet il demande à sir William Whiteway si le gouvernement impérial a dernièrement manifesté l'intention de régler les difficultés relatives à la rive française, lesquelles, dans son opinion, forment le plus grand empêchement à la discussion de l'union.

Sir William Whiteway croit que le gouvernement impérial est bien disposé à résoudre cette question à l'amiable, mais que le gouvernement français n'a pas manifesté les mêmes dispositions favorables. La question comprend non seulement les droits des Français sur la côte, mais en même temps le fait plus grave que les Français et d'autres utilisent Saint-Pierre et Miquelon comme base de leurs opérations de contrebande et de pêche, et non comme un lieu d'abri seulement pour les bateaux français qui font la pêche sur les bancs.

PROPOSITION "A."

M. Bowell, au nom des délégués canadiens, dépose une proposition formelle. (*Voir* annexe 5.)

La conférence s'ajourne à lundi, à 3 heures.

W. V. WHITEWAY, *président.*
R. BOND,
A. W. HARVEY,
M. BOWELL,
J. A CHAPLEAU,
JOHN S. D. THOMPSON.
DOUGLAS STEWART, *secrétaire.*

HALIFAX, 14 novembre 1892.

La conférence se réunit à 3 heures.

PROPOSITION "B."

Sir William Whiteway, au nom des délégués de Terreneuve, dépose la contre-proposition "B." (*Voir* annexe 6.)

PROPOSITION "C."

M. Bowell, au nom des délégués du Canada, dépose la contre-proposition "C." (*Voir* annexe 7.)

PHARES.

M. Bond dépose l'état suivant, qui indique les sommes payées par Terreneuve pour l'entretien des phares durant l'année 1892 :—

PHARES DE TERRENEUVE.

Estimation du coût de l'entretien en 1892.

Gull Island, cap Jean	$1,840
Longue Pointe, Twillingate	1,250
Twillingate, phare du quai	120
Cann Island, Seldom-come-by	700
Offer Wadham Island	3,400
Ile du Pingouin	800
Ile Cabot, baie Bonavista	1,500
Puffin Island, Greenspond	900
Petit Denier	800
Cap Bonavista	2,000
Ile Verte, Catalina	2,000
Pointe du Fort, Trinité	220
Hants Harbour, Baie Trinité	220
Ile Baccalieu	3,900
Ile Carbonear	800
Ile de Port-de-Grâce	1,450
Phare de Port-de-Grâce	450
Bay Roberts (Green) Point	230
Brigus, North Head	650
Cap Saint-François	3,500
Fort Amherst	1,800
Saint-Jean, feux d'alignement	300
Cap Spear	2,700
Ferryland Head	1,700
Bouée, Powles' Trepassey	300
Cap des Pins	2,000
Pointe La Haye, Sainte-Marie	250
Cap Sainte-Marie	2,100
Pointe Verde, Placentia	750
Dodding Head, Burin	1,500
Ile Allan, Lamaline	250
Grand Banc	200
Ile Brunette, baie Fortune	1,650
Garnish, baie Fortune	200
Belloram, baie Fortune	300
Pointe Rocheuse, Port-Breton	220
Ile de la Passe, baie de l'Hermitage	850
Gaultois, baie de l'Hermitage	220
Ile du Sanglier, Burgeo	700
Ile d'Irlande, baie La Poile	800
Pointe de la Rose Blanche	800
Channel Head, Port-au-Basque	650
Pointe aux Sables, baie Saint-George	400
Mécanicien, salaire et frais de voyage	900
Divers	400
Changements dans les lampes (huile de phoque substituée au pétrole)	2,000
	$50,670

RICHARD H. O'DWYER,
Receveur général.

HONORAIRES PAYÉS POUR LICENCES.

M. Bond dépose de plus l'état suivant, qui indique le nombre de navires canadiens qui ont obtenu des licences de boitte en 1890. Il désire déclarer que le receveur général l'a informé que les registres de la douane ayant été détruits dans le dernier incendie, il ne pouvait pas affirmer que les états sont absolument exacts :

ÉTAT indiquant le nombre de navires canadiens qui ont obtenu des licences à l'effet de pêcher la boitte, 1890.

Endroit.	Nombre de navires.	Tonnage.	Hommes d'équipage.	Nombre de voyages faits durant la saison.
Cap-Broyle	31	3,128	552	58
Burin	2	240	38	2
Trepassey	8	778	128	65
Sandy Point	4	399	59	4
Channel	1	95	12	1
Rose Blanche	1	18	4	1
Saint-Jacques	9	889	160	9
Belloram	11	1,091	184	13
Sainte-Marie	2	547	35	2
Saint-Laurent	3	287	53	3
Heart's Content	1	98	16	1
Portugal Cove	3	346	52	3
Placentia	4	410	64	4
Carbonear	31	2,979	506	59
Holyrood	8	733	136	8
Ferryland	4	391	66	6
	123	12,429	2,065	239

HONORAIRES PAYÉS POUR LICENCES SOUS LE "MODUS VIVENDI."

M. Bowell dépose le mémorandum suivant relatif aux honoraires payés pour licences sous le *modus vivendi*, et ce dans le but que les faits précis paraissent dans les minutes des procédures de cette conférence.

MÉMORANDUM.

La reconnaissance mutuelle des licences accordées aux bateaux de pêche des Etats-Unis par les gouvernements respectifs de Terreneuve et du Canada a été recommandée, et en même temps le partage égal des honoraires respectivement perçus.

Le gouvernement de Terreneuve a proposé que toutes les licences expirassent le 31 décembre de chaque année.

Le Canada a accepté la proposition du gouvernement de Terreneuve, et le gouverneur de Terreneuve a informé le gouverneur général du Canada que son gouvernement reconnaîtraît la validité de toutes les licences canadiennes. (Minute du conseil du 15 septembre 1888.)

A mesure que le nombre des licences émises était connu du département des pêcheries, des copies en étaient expédiées au secrétaire colonial de Terreneuve, et une demande fut faite à l'effet qu'une liste des licences émises par Terreneuve fût transmise en échange.

Le département des pêcheries a continué de fournir ces renseignements au gouvernement de Terreneuve régulièrement à venir à la saison de 1889, mais ne recevant pas les renseignements analogues qu'il avait demandés, il a discontinué cet usage.

Le 16 octobre 1888, le ministre de la marine et des pêcheries a télégraphié au secrétaire colonial de Terreneuve dans les termes suivants :—

" Veuillez m'envoyer une liste des licences *modus vivendi* délivrées jusqu'à date et dire la proportion des navires de pêche des Etats-Unis visitant Terreneuve qui ont pris de ces licences."

Jusqu'ici on n'a pas fait droit à cette demande.

Finalement, en 1891, le haut commissaire du Canada a télégraphié au ministre de la marine et des pêcheries de demander à sir James Winter le nombre des licences accordées depuis plusieurs années.

La réponse suivante a été reçue :—

" Impossible d'obtenir le renseignement demandé. Le gouvernement a fait défense aux employés de le fournir."

Les licences en vertu du *modus vivendi* délivrées par le gouvernement canadien ont été comme suit :—

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.	Honoraires perçus.
			$ cts.
1888	36	2,554	3,831 00
1889	78	6,393	9,589 50
1890	119	9,641	14,461 50
1891	98	7,399	11,098 50

Toutefois, Terreneuve n'a continué l'octroi réciproque de licences que pendant les années 1888 et 1889.

En 1890, Terreneuve exigea des navires de pêche canadiens des honoraires de licences dont seul le gouvernement de cette colonie connaît la somme totale ; mais le département de la marine et des pêcheries est en possession d'un renseignement détaillé à l'effet que 45 navires de pêche canadiens ont payé des honoraires pour un montant total de $5,780.38. On sait que d'autres navires ont aussi payé des honoraires, mais on ne peut encore en trouver la preuve.

REMBOURSEMENT D'HONORAIRES.

Sir William Whiteway appelle l'attention sur le sujet des actions actuellement pendantes dans les cours de Terreneuve à l'effet de faire rembourser les honoraires de licences payés par des navires canadiens. Il dit que bien que la proposition formelle du gouvernement canadien (" C ") donne à entendre que ce gouvernement n'ait pas le pouvoir de retirer les dites actions, il paraît être clairement démontré dans les dépêches publiées que ces actions sont complètement sous son contrôle, en ce qui regarde la poursuite, la suspension ou le retrait. Il ressort des rapports et lettres du ministre de la marine que ces réclamations ont été réunies par le gouvernement canadien par le moyen d'un avis public. Il appelle l'attention sur ce qui suit :—

" DÉPARTEMENT DES PÊCHERIES,
" OTTAWA, 22 janvier 1892.

" Au percepteur de la douane de———

" MONSIEUR,—L'honorable ministre de la marine et des pêcheries ayant été informé d'autorité que l'action du gouvernement de Terreneuve en exigeant, de pêcheurs canadiens, des honoraires de licences pour acheter de la boitte durant l'année 1890 est illégale, a l'intention de prendre des mesures à l'effet de recouvrer ces honoraires pour les pêcheurs.

" Je vous inclus des formules qui doivent être remplies des renseignements nécessaires à l'institution d'une action en recouvrement des honoraires.

" Veuillez distribuer ces formules parmi les personnes qui, à votre connaissance, peuvent avoir payé des honoraires de ce genre, ou les délivrer à ceux qui vous en demanderaient pour elles, suivant l'avis publié sur les journaux.

" Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
" S. P. BAUSET,
" *Sous-ministre intérimaire des pêcheries.*

" AVIS AUX BANQUIERS.

" DÉPARTEMENT DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 25 janvier 1892.

" Le soussigné a été informé d'autorité que l'action du gouvernement de Terreneuve en exigeant, de pêcheurs canadiens, des honoraires de licences pendant la campagne de pêche de 1890 est illégale, et il a l'intention de prendre les procédures nécessaires pour obtenir redressement en leur faveur. Dans ce but, il demande respectueusement aux propriétaires ou patrons des navires de pêche de qui des honoraires de licences ont été perçus de se mettre en communication immédiate avec le percepteur de douanes le plus rapproché et de lui donner tous les renseignements qu'ils pourront à ce sujet.

" CHARLES H. TUPPER,
" *Ministre de la marine et des pêcheries.*"

OTTAWA, 27 janvier 1892.

" MONSIEUR,—Je vous envoie sous ce pli une formule à l'effet d'obtenir un état de la somme d'honoraires, etc., que vous avez payés au gouvernement de Terreneuve durant l'année 1890 pour des licences d'acheter de la boitte, etc., pour votre navire de pêche, et j'ai à vous prier de vouloir bien remplir cette formule et de signer l'autorisation imprimée sur le dos de la dite formule.

" L'honorable ministre de la marine et des pêcheries étant informé d'autorité que l'exaction des honoraires en question est illégale, il a l'intention de prendre des mesures à l'effet de les recouvrer par les pêcheurs.

" Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

" S. P. BAUSET,
" *Sous-ministre intérimaire des pêcheries.*"

Il est donc évident que les actions en question ne sont pas le résultat de plaintes portées par les pêcheurs, mais celui de l'invitation publiée par le département.

Sir John Thompson explique que le gouvernement prend la responsabilité des procédures. Une pression considérable a été exercée sur le gouvernement par les pêcheurs lésés (comme en font foi les documents qui sont sur la table), tant au moyen de communications directes, de télégrammes répétés, que par l'intermédiaire des représentants de leurs comtés. Sir William Whiteway a raison en disant que le gouvernement fédéral a le contrôle absolu des actions actuellement pendantes, mais il est également vrai que le retrait de ces actions n'invaliderait point le droit des pêcheurs lésés à intenter des actions en leur nom.

A l'appui des observations de sir John Thompson, M. Chapleau cite le passage suivant d'un rapport, en date du 3 décembre 1890, dans lequel le lieutenant Gordon demande au gouvernement de prendre en mains la cause des pêcheurs :

" L'individu n'est qu'un pauvre pêcheur, et pas en demeure de prendre les mesures légales nécessaires pour défendre ses droits ou recouvrer des dommages-intérêts, et comme il paraît s'être efforcé de toutes manières de se conformer aux lois locales, sa cause est une de celles dont le gouvernement devrait se charger dans l'intérêt général des pêcheurs, car ce n'est pas une cause isolée ; et parmi nos pêcheurs des côtes il existe une opinion bien arrêtée que les Terreneuviens ont tous les privilèges sur nos côtes, tandis que, eux-mêmes, lorsqu'ils vont à Terreneuve, sont regardés comme des étrangers et traités d'une façon directement hostile."

Il cite aussi l'opinion suivante exprimée par le conseil de la chambre de commerce de Montréal :—

" Le conseil est d'opinion que toute législation de représailles contre Terreneuve devrait être retirée, et que l'on devrait confier à la diplomatie le soin de résoudre d'autres

matières en litige ; que, de plus, le gouvernement devrait être soutenu dans son opposition à un traité conférant à un pouvoir étranger, sur ce continent, dans les pêcheries côtières de l'Amérique Britannique du Nord, des droits et privilèges qui appartiennent au Canada, conjointement avec Terreneuve, par héritage et par usage immémorial."

La chambre de commerce d'Halifax a adopté, sur le sujet, la résolution suivante :—

" Attendu que la chambre de commerce d'Halifax est profondément sensible au tort grave fait au commerce par une législation hostile entre les gouvernements de Terreneuve et du Canada, aux pertes et aux inconvénients sérieux impliqués aux deux pays par la situation actuelle des affaires, il est résolu : (1) que la chambre de commerce d'Halifax représente avec instance au gouvernement dn Canada, par mémoire spécial, l'à-propos d'arrêter, si possible, un *modus vivendi* aux termes duquel les tarifs et lois hostiles des deux pays seraient mis de côté en attendant que des conférences diplomatiques puissent régler le différend.

(2.) " La chambre de commerce d'Halifax est d'opinion que la convention Bond intervenue entre les gouvernements de Terreneuve et des Etats-Unis porterait le plus grand préjudice aux intérêts de pêche canadiens, en ce sens, que le produit des pêcheries canadiennes aurait à soutenir avec celui des pêcheries de Terreneuve, sur les marchés américains, une concurrence extrêmement désavantageuse représentée par les impôts onéreux prélevés sur le produit des pêcheries canadiennes et dont le produit des pêcheries de Terreneuve serait exempt. Et la chambre de commerce d'Halifax juge qu'il est à désirer que le gouvernement canadien fasse tous ses efforts pour empêcher la convention Bond d'être mise à effet.

(3.) " La chambre de commerce d'Halifax devrait adresser un mémoire au gouvernement canadien, le priant de demander au gouvernement de Terreneuve le retrait de l'Acte de la boitte dirigé contre les navires de pêche canadiens, pour la raison que sa mise en vigueur constitue une violation de la promesse donnée par le gouvernement de Terreneuve, qu'il est contraire à la courtoisie qui doit exister entre des colonies abritées par le drapeau britannique, et n'est pas un retour équitable des privilèges de port dont les navires de pêche de Terreneuve jouissent sans restriction sur les côtes du Canada et du Labrador, et de leur admission gratuite aux pêcheries côtières canadiennes."

M. Bowell dit que le grief créé par l'imposition de ces honoraires de licences a été rendu plus intense par l'exception qui a été faite en faveur des navires de pêche américains. Il cite de la *Royal Gazette* de Terreneuve une proclamation signée par le secrétaire colonial, contenant des instructions aux magistrats, douaniers, etc., relativement à l'Acte de la boitte, et dont il lit l'extrait suivant :—

" Il ne sera pas accordé de licence excepté aux navires de pêche de Terreneuve et des Etats-Unis, et avant d'accorder une licence le douanier ou magistrat exigera qu'on lui produise, dans le cas des navires de Terreneuve, le registre de visite, et dans celui des navires des Etats-Unis, le certificat de congé des douanes américaines."

M. Bond explique que, en traitant ainsi les navires américains avec considération ils avaient senti qu'ils traitaient avec un pouvoir ami qui avait manifesté une bonne disposition à leur accorder certaines concessions en attendant la ratification de la convention,—laquelle est retardée non par la faute du gouvernement américain—et qu'ils ne jugeaient pas sage d'imposer une taxe aux navires américains.

M. Bowell réplique qu'il est très à regretter que le gouvernement de Terreneuve ait regardé le Canada (composé de provinces britanniques) comme un pouvoir hostile—seule interprétation qui peut être faite des observations de M. Bond. Au nom du gouvernement canadien, il tient à désavouer tout sentiment d'hostilité ou de malveillance à l'égard de Terreneuve. Au contraire, le désir du Canada est de maintenir avec cette colonie les relations, commerciales et politiques, les plus amicales, comme en font foi les documents officiels actuellement devant la conférence. Relativement aux observations de sir William Whiteway, il (M. Bowell) ne peut comprendre pourquoi les délégués de Terreneuve s'opposent à la proposition des délégués canadiens de déférer à un tribunal de juridiction compétente la question du droit que s'arroge le gouvernement de Terreneuve de percevoir des honoraires de licences des pêcheurs canadiens. Si le gouvernement de Terreneuve possède légalement le droit de percevoir cette taxe, pourquoi a-t-il objection à ce que ce droit soit affirmé par un tribunal compétent à rendre une décision ? Si ce droit

n'existe pas, on peut difficilement snpposer que le gouvernement désire retenir un argent illégalement arraché à des pêcheurs canadiens. La question de faire établir par une cour de loi les droits d'un sujet contre la couronne est d'occurrence constante, et si les pêcheurs canadiens ont été illégalement taxés par le gouvernement de Terreneuve, ce n'est assurément pas être trop exigeant de demander que ces travailleurs de la mer aient au moins le privilège de porter leur cause devant un tribunal afin de faire redresser leurs griefs, s'il existe réellement des griefs. Ce serait anti-britannique de nier ce droit, et il ne peut qu'exprimer son étonnement en voyant l'attitude prise sur cette question par les délégués de Terreneuve. S'ils ont pour eux le droit légal ils n'ont rien à craindre ; s'ils ont tort, l'argent arraché aux pêcheurs à titre d'honoraires de licences a été perçu illégalement et doit être remboursé. Un gouvernement ne saurait avoir moins d'égards pour les droits d'un sujet que n'en aurait un individu dans une transaction particuliere où le droit de propriété est en jeu. Aussi espère-t-il que les délégués de Terreneuve renonceront à l'attitude qu'ils ont prise sur cette question.

"OCEAN BELL."

Sir John Thompson suggère qu'il serait peut-être bon d'examiner quelques-unes des réclamations qui ont été portées à l'attention du cabinet pour prétendu mauvais traitement de navires canadiens par des officiers de Terreneuve. Il cite spécialement l'affaire de la goélette *Ocean Belle*, propriété de John Allen et fils, d'Halifax. Le capitaine Wrayton, patron de cette goélette, a produit une déclaration dont ce qui suit est un extrait :—

"Je partis d'Halifax, Nouvelle-Ecosse, le 21 janvier 1891, pour la baie Fortune, Terreneuve, où j'avais à prendre un chargement de hareng gelé, et j'arrivai à Saint-Jacques le 29 suivant. Je fis inscrire le navire à la douane, payai les droits et reçus du percepteur Clinton congé pour la côte. Je lui demandai des instructions, et s'il me fallait d'autres papiers pour me procurer du hareng. Il me répondit : "Rien ne vous empêche de prendre votre chargement de hareng gelé ; vous le pouvez, en ce qui me concerne. Je n'ai pas d'instructions à ce contraires.

"Je quittai Saint-Jacques le 4 mai ; je fis voile pour Belloram et autres endroits de la baie à la recherche de hareng, mais je n'en trouvai que le 16 mars, jour où nous embarquâmes 175 barils à bord. Le 20 mars nous prîmes un autre lot de 60 barils. A minuit, le 23 mars, nous retournâmes à Belloram. Le 25, nous achetâmes d'un nommé Patrick Farrell 260 barils de hareng frais. Au moment où l'achat était conclu, le steamer *Greyhound*, employé par le gouvernement de Terreneuve, arriva à Belloram ayant à son bord Philippe Hubert, percepteur de douane au havre Breton, lequel envoya de suite un agent de police à bord de mon navire et demanda de lever les écoulilles. Je protestai contre l'ouverture des écoutilles parce que le temps était tiède, mais finalement je dus me rendre à l'ordre donné. On me demanda alors d'aller à bord du *Greyhound*, où le percepteur m'informa que je ne pourrais pas prendre plus de hareng et défendit à Farrell de me livrer le lot que j'avais acheté de lui, puis il plaça un agent de police à mon bord pour l'en empêcher.

"Le lendemain matin (26) le percepteur Clinton arriva de la Baie L'Argent (poste de télégraphe) et je me rendis de suite avec lui à bord du *Greyhound*, où une consultation eut lieu pour décider ce qu'il y avait à faire du hareng que j'avais déjà à mon bord. Ils décidèrent de prendre de moi un engagement à l'effet de débarquer le hareng à Halifax, N.-E., et me déclarèrent en même temps qu'ils avaient pour instructions de ne laisser aucun navire canadien se procurer du hareng frais. Je leur demandai de mettre leur refus par écrit ; ils ne le voulurent point.

"Dans la matinée du 26, le vent sauta au nord-nord-est et le temps devint excessivement froid. J'essayai d'avoir d'autre hareng de Farrell, mais l'agent de police l'en empêcha.

"Dans la matinée du 27 (le *Fiona*, un autre navire au service du gouvernement de Terreneuve et ayant à son bord le commissaire Sullivan, n'étant pas arrivé comme on l'attendait) je fis voile pour la baie, à l'est. En descendant je me procurai un lot de 25 barils de hareng que je répandis sur la glace pour geler et j'en achetai 250 autres barils

d'un nommé Jeremiah Petit ; j'en avais embarqué une centaine de barils dans les chaloupes pour le répandre sur la glace, lorsque le steamer *Fiona* arriva. Le commissaire Sullivan vint à mon bord et me demanda ce que je faisais là. Je lui répondis que j'essayais de faire geler le reste de mon chargement si on me le permettait. Il me demanda ensuite si le percepteur Hubert ne m'avait pas défendu de prendre du hareng. Je lui dit que oui, mais qu'il avait refusé de coucher son ordre sur du papier ou de produire l'autorisation qui l'avait fait agir ainsi. Le commissaire Sullivan demanda alors de faire enlever les écoutilles, regarda le poisson et ordonna de replacer les écoutilles : en même temps qu'il me défendit de prendre d'autre poisson. Je lui demandai alors un avis écrit à l'effet que je ne devais plus me procurer de hareng. Il me refusa positivement cet avis écrit, et fut pendant quelques instants dans le doute de savoir s'il devait me permettre d'emporter le hareng que j'avais à bord. Finalement on me permit de conduire mon navire à Saint-Jacques avec la première capture de hareng. Avant de partir, M. Sullivan ordonna aux hommes qui avaient la garde des 100 barils de hareng de les jeter par-dessus bord, ce qui fut fait en ma présence et en présence de l'équipage. La nuit suivante fut extrêmement froide. Je dus alors monter à bord du *Fiano* et fus forcé de prêter un serment solennel à l'effet que le hareng que j'avais à bord ne servirait pas de boitte dans la Nouvelle-Ecosse."

"HATTIE."

A ce sujet,

M. Bowell mentionne la déclaration de Henry Dicks, propriétaire de la goélette *Hattie*, de Charlottetown, déclaration d'après laquelle il paraît que M. Dicks avait pris un permis de prime de pêche en vertu des dispositions d'une loi du Canada. Voici cette déclaration de M. Dicks :—

"Le 5e jour de juillet il entra dans le port de Channel, Terreneuve, fit rapport à la douane, acquitta les droits ordinaires de phares, et fit une déclaration de fournitures de pêche, consistant en 130 barils à hareng vides et 4½ tonnes de sel.

"On exigea de lui, pour ces fournitures de pêche, un droit de $16.70.

"Ayant protesté contre le paiement d'un droit aussi élevé, M. Dicks fut détenu pendant quatre jours ; mais afin d'obtenir congé de la douane pour se rendre aux fonds de pêche, il finit par acquitter le dit droit, bien que les barils et le sel n'eussent pas été débarqués.

"Etant parti, le 10 juillet, du port de Channel, pour la pêche côtière, ayant à bord les susdites fournitures de pêche, les munitions ordinaires et une seine, le garde-côte Richard Furneau, employé au service du gouvernement de Terreneuve, vint à bord (le 7 août), lorsque le navire se trouvait à sept milles de l'Ile Brûlée, et en opéra la saisie pour prétendue infraction à la loi en capturant du hareng avec une seine.

"Ensuite il se rendit à Channel et obtint, le 11 août, un permis de continuer la pêche en donnant des cautions pour un montant de $2,000 comme garantie que le poisson était destiné à la consommation et à l'exportation.

"Après qu'il eut repris la conduite de son navire, un fonctionnaire vint à bord et ne permit pas au pétitionnaire de reprendre la pêche. Peu après le pétitionnaire s'aperçut que sa seine avait été levée et que le hareng était perdu par le fait de l'intervention du garde-côte.

"Le 13 août le pétitionnaire paya $18, ou $1 par tonne, au douanier, qui lui en donna un reçu ; mais l'officier qui avait opéré la saisie refusa de laisser aller le navire.

"Le pétitionnaire fut mis en état d'arrestation, traduit devant les tribunaux le 20 août pour infraction à l'Acte de la boitte, et condamné à une amende de $6. Le pétitionnaire ne pouvant interjeter appel, cette amende fut payée.

"Le temps de la pêche du hareng était alors passé, l'équipage était devenu démoralisé, le pétitionnaire avait subi une perte très sérieuse, et, simple pêcheur, il n'était pas en mesure de chercher redressement contre l'intervention qui lui avait fait perdre son poisson et le temps de la pêche. Il réclame $2,000 à titre de dommages-intérêts."

Au sujet des deux affaires mentionnées par sir John Thompson et par M. Bowell, M. Bond dit qu'il ne se rappelle pas dans le moment les circonstances qui s'y rattachent, non plus que les raisons qui ont porté le gouvernement de Terreneuve à se croire justifiable de refuser les réclamations. Dans des matières de cette nature le gouvernement

se guide naturellement sur les rapports des officiers chargés de veiller à l'observation de l'Acte de la boitte, et, de retour à Terreneuve, il se fera un plaisir d'aller aux informations.

En réponse à sir John Thompson, il dit que le gouvernement de Terreneuve serait très disposé à examiner de nouvelles représentations que le gouvernement canadien pourrait faire, et que lui-même se fera un plaisir d'envoyer copies des rapports sur lesquels le gouvernement de Terreneuve peut s'être basé pour agir comme il a fait.

EXACTIONS DOUANIÈRES.

M. Bowell appelle l'attention sur un certain nombre de griefs qui ont été portés à la connaissance du gouvernement canadien au sujet de la pratique que l'on dit exister parmi les employés des douanes de Terreneuve de faire payer et de percevoir des droits sur des articles (même, en quelques cas, sur du sel et des barils) qui n'ont jamais été débarqués sur le territoire de Terreneuve.

M. Chapleau dit que le capitaine Wakeham, du service de protection des pêcheries, a fait un rapport spécial sur ces matières. Dans le rapport du 15 février dernier, le capitaine Wakeham a signalé les cas des navires suivants :—

Garland	Petite Rivière.
Magic	Lunenburg.
Vigesco	Halifax.
Valiant	LaHave.
Ella Maud	Shelburne.
Mayfloyer	LaHave.
Vanilla	do
Vessie A	do
Jewel	Lunenburg.

En traversant la ligne à Blanc Sablon, ces navires ont eu à payer des droits sur du sel et des barils qu'ils avaient à bord pour sécher et paquer leur poisson. Pendant plusieurs années des pêcheurs canadiens qui n'avaient pas pris de poisson ont eu à payer ces droits sur les mêmes barils et sel l'année suivante. C'est ainsi que quelquefois l'impôt a été payé trois fois sur les mêmes articles, bien que ces articles fussent à bord pour les opérations de pêche seulement—ne fussent pas destinés au commerce et n'ont jamais été débarqués.

Le capitaine Wakeham a aussi fait rapport que sur les pêcheries sédentaires où des articles ont été débarqués et vendus, le Canada, dans le cours des deux dernières années, a prélevé des droits sur des articles sujets à l'impôt, mais que le sel, les rets, les hameçons, les lignes, etc., affectés aux opérations de pêche, ont été admis en franchise.

Sir William Whiteway dit qu'il a été informé que la pratique de percevoir des droits sur des articles qui n'avaient pas été débarqués était en vogue durant l'administration de ses prédécesseurs ; mais que, lui arrivé au pouvoir, l'affaire avait été portée à la connaissance du gouvernement, et que les employés des douanes avaient reçu instructions de ne pas percevoir de droits sur des articles destinés aux opérations de pêche lorsqu'ils ne seraient pas débarqués.

LES PROPOSITIONS.

Parlant des propositions et contre-propositions qui ont été soumises.

M. Harvey récapitule les points en débat tels qu'il les comprend et dit que, en présence du fait que les délégués de Terreneuve ont convenu de garantir, de porter remède aux objections présentées par le gouvernement contre l'Acte de la boitte, et de la différence qu'ils craignaient de voir établir par Terreneuve sous l'empire des dispositions de la convention Bond-Blaine, il regrette vivement que les délégués canadiens n'aient pas jugé à propos d'adopter la contre-proposition (B) soumise par sir William Whiteway.

M. Bond insiste auprès des délégués canadiens sur l'à-propos de se demander si la contre-proposition dont M. Harvey vient de porter ne devrait pas être remise à l'étude pour être adoptée, si possible.

M. Chapleau dit que les délégués canadiens avaient accepté les assurances données par leurs collègues de Terreneuve—que les objections faites par le gouvernement cana-

dien contre la convention Bond-Blaine relativement à l'Acte de la boitte, et la possibilité de faire une différence contre les exportations à Terreneuve à la faveur de cette convention, seraient vaincues par la concession aux pêcheurs et navires canadiens des mêmes droits de se procurer de la boitte que ceux concédés aux pêcheurs de Terreneuve, aux mêmes conditions et restrictions, et qu'il ne serait pas établi de différence contre les exportations canadiennes à Terreneuve, pourvu que le gouvernement canadien se chargeât de faire édicter par le parlement du Canada une loi donnant effet à l'Acte de la boitte de Terreneuve et prévenant la violation de cet acte par les pêcheurs et navires canadiens, et pourvu aussi que les produits de pêche de Terreneuve et les colis les contenant fussent admis en franchise au Canada. Dans ce but, les délégués canadiens ont convenu de recommander une telle loi au parlement canadien et de faire accorder par le Canada l'admission en franchise des produits de pêche de Terreneuve et des colis les contenant.

Les délégués canadiens ont de plus déclaré qu'ils étaient prêts à soumettre à leurs collègues du cabinet les raisons et les arguments présentés par les délégués de Terreneuve tendant à faire disparaître les objections faites par le Canada à la convention Bond-Blaine, sous le prétexte que cette convention préjudicierait grandement aux intérêts des pêcheurs canadiens, et qu'ils feraient cela afin d'apporter dans les relations des deux colonies l'harmonie compatible avec les intérêts des deux pays.

Pour donner suite au désir mutuellement exprimé par les deux parties d'en arriver à une solution amiable des différends qui existent actuellement entre le Canada et Terreneuve, les délégués canadiens ont demandé que le *modus vivendi* entre les deux colonies fût prolongé jusqu'au 1er avril prochain, afin de permettre la reprise de négociations avec les Etats-Unis pour l'admission des produits de pêche du Canada sur les marchés américains à des conditions satisfaisante pour le Canada et pour Terreneuve.

Les délégués canadiens doivent exprimer leur profond regret de ce que leur offre n'ait pas été appréciée par les délégués de Terreneuve et de ce que leur désir sincère d'amener une solution amicale du différend existant entre les deux colonies ait été frustré par la demande persistante qu'un désistement complet des droits du Canada à s'opposer à une convention que ce pays croit préjudiciable à ses intérê s et aux intérêts généraux de la future union de toutes les possessions de l'Amérique Britannique du Nord soit stipulé par les délégués canadiens en recommandant à leurs collègues du gouvernement canadien de retirer leur protêt contre la convention Bond-Blaine, dans le cas d'un refus par les Etats-Unis d'accorder au Canada les mêmes avantages, ou des avantages proportionnés, que ceux qui étaient stipulés dans le traité Chamberlain-Bayard de 1888.

UNION.

M. Bowell exprime le regret que les délégués de Terreneuve n'aient pas jugé à propos de discuter la question beaucoup plus importante de l'Union, laquelle pourrait être une solution de toutes les questions qui agitent aujourd'hui les deux pays. Il paraît, cependant, que M. Harvey a objection même à discuter le sujet avant que tous les autres en litige aient été vidés.

Sir John Thompson, faisant allusion à une discussion antérieure de ce sujet, est toujours fortement d'opinion que, quoique la question de l'union puisse ne pas être finalement résolue à cette conférence, ce qui a eu lieu devrait être entré au procès-verbal. Bien que le sujet de l'union n'ait pas été spécialement mentionné dans l'ordonnance du conseil du Canada, il était entendu que toutes les matières se rattachant aux relations commerciales avec Terreneuve pourraient être discutées, et que toute proposition tendunt à une solution des conflits existants, non seulement pouvait, mais devait être délibérée. Toutefois, il doit insister à ce que ce qui a été dit soit porté au procès-verbal de la conférence, sans quoi il n'y aurait pas un compte rendu exact de ce qui a eu lieu.

M. Harvey se prononce énergiquement contre toute délibération de la question de l'union jusqu'à ce que les délégués canadiens aieut donné une réponse définitive au sujet des propositions dont la conférence est saisie. Je réaffirme ce qu'il a dit à une séance précédente, que la conférence doit d'abord disposer des questions qui lui ont été soumises. Il appelle l'attention sur l'origine de la conférence, à la recommandation de lord Knutsford (à l'époque où le commerce entre les deux colonies avait cessé) qu'une conférence

devait être instituée pour étudier les points en litige entre les deux gouvernements, et que, en attendant la réunion de la conférence, toutes procédures hostiles devaient cesser. Cette recommandation a été suivie, la trève a été proclamée, et c'est, selon lui, de cette façon que la conférence et les matières en litige devraient être menées à un arrangement ou à une issue directe ; après quoi, si le temps le permet, il sera heureux de prêter l'oreille à l'opinion que les délégués canadiens pourraient avoir le désir d'exprimer quant aux conditions auxquelles l'union pourrait, plus tard, être effectuée. Cette union doit dépendre des circonstances qui pourront surgir dans l'avenir.

M. Bond abonde dans l'opinion exprimée par M. Harvey qu'il est d'importance de premier ordre que les questions directement déférées à la conférence soient d'abord décidées. En même temps il ne voit aucune objection à examiner une proposition soumise par les représentants du Canada comme une solution des différends actuels. Si M. Bowell amène sérieusement sur le tapis la question de l'union, il (M. Bond) est prêt à à écouter ce qu'il a à dire. Il emploie à dessein le mot sérieusement, parce que samedi, lorsque le sujet a été abordé pour la première fois par M. Bowell, on a suggéré que la discution ne devait pas faire partie des minutes de la présente conférence, et il est d'avis que toute proposition faite d'une manière sérieuse devait être portée au procès-verbal, ainsi que les opinions exprimées à ce sujet. Il ne partage pas le sentiment de M. Harvey que les représentants de Terreneuve n'ont ni l'autorisation ni le droit d'étudier la question ; il croit que leur devoir est de s'occuper de toutes les questions de contestation entre les deux colonies et les propositions qui peuvent amener un règlement de ces contestations, et il cite la minute du conseil signée par Son Excellence le gouverneur de Terreneuve (annexe 4) comme les autorisant à ce faire.

M. Harvey proteste de nouveau contre la délibération de cette question avant que la conférence en soit venue à une décision sur les questions qui lui ont été déférées et qui ont été débattues ces jours derniers.

En réponse à M. Harvey, sir John Thompson dit que les délégués canadiens ne peuvent, tout naturellement, discuter que les questions que les délégués de Terreneuve sont disposés à discuter, et doivent les discuter dans l'ordre désiré par les délégués de Terreneuve. Cependant, il considère que la question de l'union est une des plus importantes qui existent entre le Canada et Terreneuve, et que par conséquent les délégués ont l'autorisation de discuter. Dans tous les cas, il insiste à ce que ce qui a été dit samedi et aujourd'hui sur ce sujet paraisse au procès-verbal, si on a l'intention de conserver et de rendre public un compte rendu des débats. Au Canada, le public s'attend à ce que la question de l'union va être amenée sur le tapis, et si, à leur retour, on demande aux délégués si la question a été soulevée, on ne doit pas s'attendre à ce qu'ils nient le fait. Si le precès-verbal était muet sur ce sujet, ils seraient obligés de contredire le procès-verbal.

Sir William Harvey exprime l'opinion qu'il convient à la conférence de discuter la question de l'union si elle est proposé comme une solution des contestations existantes.

M. Bowell dit qu'il ne peut s'empêcher de faire remarquer, et il le fait non pour blesser, que M. Harvey a conjuré des fantômes dans le but de les terrasser, ce qu'il a bien fait. On devra se rappeler qu'il (M. Bowell) n'a pas même suggéré un retard dans le règlement des questions sur lesquelles la conférence délibère. Tout ce qu'il a fait a été de demander que la question la plus importante fût délibérée de façon à conduire à une solution finale de toutes les questions en litige entre eux.

Sir William Whiteway, au nom des délégués de Terreneuve, présente la contre-proposition "D." (*Voir* annexe 8.)

La conférence s'ajourne à mardi, 3 heures.

W. V. WHITEWAY, *président*, M. BOWELL,
R. BOND, J. A. CHAPLEAU,
A. W. HARVEY, JOHN S. D. THOMPSON.
DOUGLAS STEWART, *secrétaire*.

HALIFAX, 15 novembre 1892.

La conférence s'ouvre à 3 heures ; tous les délégués sont présents.

M Bowell présente la proposition "E." (*Voir* annexe 9.)

Il est convenu que les délégués devraient recommander à leurs gouvernements respectifs que les frais de port entre les deux pays soient réduits à 3 centins par once, et que les journaux, quand ils seront expédiés du bureau de publication, soient transmis gratuitement.

Il est proposé par M. Bond, appuyé par M. Chapleau, et

Résolu, que les délégués du Canada et de Terreneuve désirent consigner au procès-verbal leur haute appréciation de l'obligeance que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a eue de mettre la salle du Conseil législatif à leur disposition durant leurs délibérations à Halifax, et que cette expression de leur satisfaction soit transmise au dit gouvernement par le canal de l'honorable W. S. Fielding, premier ministre.

Il est convenu que rien de ce qui s'est passé à la conférence ne sera rendu public avant que les délégués aient fait rapport à leurs gouvernements respectifs.

La conférence est close.

W. V. WHITEWAY, *président*, M. BOWELL,
R. BOND, J. A. CHAPLEAU,
A. W. HARVEY, JOHN S. D. THOMPSON.
DOUGLAS STEWART, *secrétaire*.

ANNEXE 1.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 23 septembre 1892.*

Le comité du Conseil privé a pris connaissance d'un télégramme de l'administrateur du gouvernement de Terreneuve à Votre Excellence, en date du 15 septembre 1892, et ci-joint.

Le comité recommande que Votre Excellence informe l'administrateur, par télégraphe, qu'une députation du gouvernement canadien peut rencontrer une délégation du gouvernement de Terreneuve à Halifax pour discuter la question des pêcheries et autres questions intéressant Terreneuve et le Canada, n'importe quand après le 10 octobre prochain.

Le comité recommande de plus que le gouvernement de Terreneuve soit invité à fixer un jour, postérieur au 10 octobre, où ses délégués pourront rencontrer une délégation canadienne.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Administrateur, Terreneuve, à lord Stanley de Preston.

(Télégramme.) SAINT-JEAN, TERRENEUVE, 15 septembre 1892.

Suis prié par mes conseillers responsables de demander à Votre Seigneurie la date la plus prochaine possible où il conviendrait à une députation du gouvernement canadien de rencontrer une délégation de cette colonie pour discuter la question des pêcheries et autres questions de contestation entre les deux gouvernements.

ADMINISTRATEUR.

ANNEXE 2.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 23 septembre 1892.*

Le comité du Conseil privé a l'honneur de recommander à votre Excellence que le ministre de la milice et de la défense, le ministre des douanes et le ministre de la marine et des pêcheries soient constitués en une députation chargée de se rencontrer et de conférer avec certains délégués du gouvernement de Terreneuve sur la question des pêcheries et autres questions entre les deux gouvernements.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

ANNEXE 3.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 29 octobre 1892.*

Le comité du Conseil privé a l'honneur de recommander à Votre Excellence que le ministre de la justice soit nommé membre de la commission chargée de se rencontrer et de conférer avec certains délégués du gouvernement de Terreneuve sur la question des pêcheries et autres questions entre les deux gouvernements, au lieu du ministre de la marine et des pêcheries, qui est obligé de se rendre en Angleterre pour affaires officielles.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

ANNEXE 4.

COPIE *certifiée des minutes de l'honorable Conseil exécutif, approuvé par Son Excellence le gouverneur le 27 octobre 1892.*

Après délibération de la question d'une délégation envoyée à Halifax, Nouvelle-Ecosse, pour conférer avec des délégués du gouvernement du Canada sur la question des pêcheries et autres matières de contestation entre les deux gouvernements, il est résolu que l'honorable sir W. V. Whiteway, C. C. M. G., premier ministre, l'honorable Robert Bond, secrétaire colonial, et l'honorable A. W. Harvey, se rendent, en qualité de délégués de cette colonie, à Halifax, le 2 du mois prochain.

T. O'BRIEN, *lieut.-col.*,
Gouverneur.

"A"—ANNEXE 5.

Les représentants du Canada ayant fait connaître les objections qu'ils ont contre la convention Bond-Blaine, et les représentants de Terreneuve ayant assuré les premiers de leur désir de faire droit à ces objections, en autant qu'il est au pouvoir du gouvernement et de la législature de Terreneuve de le faire, et ayant déclaré que la ratification de cette convention est une question de la plus haute importance pour la colonie de Terreneuve, les représentants canadiens désirent exprimer leur satisfaction de l'assurance qui leur a été donnée.

Ils ne peuvent dire, sans s'être consultés avec leurs collègues du cabinet, que le protêt du Canada contre la ratification ne sera pas continué, quand même il serait impossible d'obtenir pour le Canada l'admission des produits de pêche canadiens sur les marchés des Etats-Unis à des conditions semblables à celles qui sont accordées à Terreneuve en vertu de la convention.

C'est pourquoi les représentants canadiens suggèrent que pour le moment cette question soit laissée en réserve, et que dans l'intervalle il soit fait un arrangement comme suit :—

Que le gouvernement de Sa Majesté ne soit pas appelé par Terreneuve à ratifier la convention avant qu'un temps raisonnable se soit écoulé pour donner au Canada une nouvelle opportunité de s'assurer si les Etats-Unis consentiront à mettre les produits de pêche du Canada et de Terreneuve sur le même pied, ou à accorder des concessions équivalentes aux produits canadiens.

Qu'il soit entendu que Terreneuve mettra les pêcheurs et navires canadiens sur un pied d'égalité avec les pêcheurs et navires de Terreneuve de temps en temps quant aux approvisionnements de boitte et autres matières, et qu'il ne sera pas fait de différence contre les exportations du Canada à Terreneuve. Que ces deux stipulations seront garanties au moins pour le temps que durera la convention, si elle est ratifiée.

Que dans le même temps, c'est-à-dire durant la période accordée pour des négociations de la part du Canada, les pêcheurs et navires canadiens auront de la boitte et autres facilités, sur le même pied que ceux de Terreneuve, et qu'il ne sera pas, au Canada, imposé de droits sur les produits de pêche de Terreneuve à l'état frais, salé, séché ou fumé, y compris les huiles de poisson, ni, à Terreneuve, de droits différentiels sur les produits de pêche exportés du Canada.

Que le Canada fera édicter par son parlement une loi visant les contraventions aux lois de Terreneuve concernant la boitte, que pourraient commettre les pêcheurs et navires canadiens en se procurant de la boitte à Terreneuve.

"B"—ANNEXE 6.

Les délégués de Terreneuve, après avoir sérieusement pris connaissance du document soumis par les délégués canadiens, regrettent que, nonobstant le fait que les délégués de Terreneuve aient exprimé leur disposition à recommander à leur gouvernement de faire disparaître les objections soulevées par le Canada contre la convention Bond-Blaine :—droits différentiels, accès à la boitte, licences en vertu du traité de 1818—les délégués canadiens hésitent à retirer, au nom de leurs collègues, le protêt, même après qu'un temps a été accordé pour la conduite et la conclusion de nouvelles négociations avec les Etats-Unis de la part du Canada.

Si, cependant, les délégués canadiens veulent recommander à leurs collègues le retrait du protêt dans le conditions qui précèdent, dans le cas où les négociations du Canada avec les Etats-Unis ne seraient pas conclues le 1er juin 1893, les délégués de Terreneuve accepteront cordialement la proposition qui leur est soumise.

Dans le cas où cette contre-proposition agréerait aux délégues canadiens, les rapports faits aux gouvernemenfs intéressés devront contenir : des dispositions au sujet du consulat à Saint-Pierre, une convention fixant les limites du Labrador, et le retrait des actions devant les tribunaux de Terreneuve au sujet des honoraires de licences.

Les délégués de Terreneuve suggèrent aussi que le verbiage des deux premiers paragraphes de la deuxième page du document soumis devrait être remplacé par les lignes suivantes :—

(1.) Qu'il soit entendu que Terreneuve mettra les pêcheurs et navires canadiens sur le même pied, et que le Canada mettra les pêcheurs et navires de Terreneuve sur le même pied, relativement à leurs pêcheries, que les pêcheurs et navires des deux pays étaient avant l'année 1890. Qu'il ne sera pas fait de différence par le Canada ou par Terreneuve contre les exportations d'une colonie à l'autre, et que les produits de pêche et les colis les contenant seront admis en franchise dans chacune des deux colonies. Ces deux stipulations seront garanties à chaque colonie pendant la durée de la convention, si elle est ratifiée.

(2.) Que dans le même temps, c'est-à-dire durant la période accordée pour des négociations, les stipulations contenues dans le dernier paragraphe précédent seront mises à effet entre les deux colonies.

"C"—ANNEXE 7.

Les délégués canadiens ont l'honneur d'offrir l'idée suivante aux délégués de Terreneuve relativement à la contre-proposition qui vient d'être communiquée par ces derniers aux premiers.

Sans discuter pour le moment la perfection de l'exposé des objections du Canada à la convention Bond-Blaine, mais pour en venir de suite à la demande que les délégués canadiens recommandent à leurs collègues de retirer le protêt fait par le gouvernement canadien, ils prient les délégués de Terreneuve d'examiner les effets d'une telle promesse. Dans des négociations comme les présentes, qui sont *ad referendum*, une promesse de

recommander serait considérée par le gouvernement canadien comme une obligation prise en son nom par trois de ses membres, et, par suite, ce gouvernement ne se croirait pas libre de traiter toute la question au mérite. En conséquence, les délégués canadiens peuvent seulement s'engager à soumettre toute la question à leurs collègues, et à assurer les délégués de Terreneuve que les représentations qu'ils ont faites seront étudiées par le gouvernement canadien avec un vif désir que les relations des deux pays soient de la nature la plus harmonieuse, compatibles avec les intérêts des deux pays.

Les délégués canadiens acquiescent à la proposition de faire des représentations au gouvernement de Sa Majesté relativement à un consulat à Saint-Pierre, et de délimiter la frontière du Labrador quand le gouvernement de Terreneuve sera prêt à le faire—une étude de la question étant faite, dans l'intervalle, par des experts géographes. Quant aux actions actuellement pendantes devant les cours de Terreneuve pour le recouvrement d'honoraires de licences, le gouvernement canadien n'est guère en situation de les retirer. Ce sont des actions prises par et au nom de personnes qui réclament un remboursement d'honoraires de licences, et une démarche comme celle que suggère la contre-proposition n'obligerait pas les réclamants à se désister de leurs droits. Toutefois, le gouvernement canadien s'engagerait, si on le désirait, à obtenir une suspension de ces actions durant la période mentionnée dans le paragraphe suivant et accordée pour des négociations. Il préférerait qu'on en vînt à un arrangement de déférer la question de la responsabilité du gouvernement de Terreneuve pour des réclamations de cette classe, à un tribunal de loi, tel que le comité judiciaire du Conseil privé, la cour suprême du Canada, ou la cour suprême de Terreneuve—avec droit d'appel au comité judiciaire si recours était fait à l'une ou à l'autre des deux dernières cours.

Ils suggèrent que la période accordée pour les négociations mentionnées dans la proposition et la contre-proposition soit fixée au 1er août prochain.

Sous d'autres rapports, ils invitent respectueusement les délégués de Terreneuve à remettre à l'étude les termes de la proposition faite par les délégués canadiens dans la séance de samedi.

" D "—ANNEXE 8.

Les représentants canadiens ayant exprimé leur disposition à adopter une législation qui peut être de la compétence de leur parlement contre toutes infractions aux lois de Terreneuve concernant la boitte qui seraient commises par les pêcheurs canadiens et les navires qui obtiendraient des approvisionnements de boitte à Terreneuve, les représentants de Terreneuve se chargent de recommander à leur cabinet que les pêcheurs et navires canadiens soient mis sur un pied d'égalité avec les pêcheurs et navires de Terreneuve quant à la boitte, et qu'aucune différence ne soit faite contre les importations du Canada, pourvu que tous les produits de pêche de Terreneuve et les colis les contenant soient admis en franchise dans les ports canadiens, et aussi que les pêcheurs de Terreneuve soient admis à des privilèges égaux avec les pêcheurs canadiens dans les eaux canadiennes :—cette concession mutuelle devra durer jusqu'au premier jour de juillet prochain. En même temps, si la convention Bond-Blaine reçoit la ratification du gouvernement de Sa Majesté, ou si le gouvernement canadien, à cette date ou auparavant, retire son protêt contre la ratification de la dite convention par le gouvernement de Sa Majesté, alors le dit privilège continuera d'exister. Les représentants de Terreneuve avaient espéré qu'après les assurances données, savoir, qu'une garantie que le gouvernement du Canada jugerait satisfaisante serait donnée par le gouvernemont de Terreneuve à l'effet qu'un tarif différentiel ne serait pas exigé des produits du Canada ; que les pêcheurs canadiens seraient admis à des droits et privilèges égaux avec les pêcheurs de Terreneuve, et qu'un système de licences serait adopté comme reconnaissance de la continuité du traité de 1818 : ce qui voulait dire le renversement des objections qu'il était au pouvoir de la colonie de faire disparaître, les représentants canadiens se seraient chargés de retirer le protêt, ou du moins de recommander à leurs collègues de le retirer après qu'un temps raisonnable aurait été accordé pour fournir au Canada une nouvelle oppor-

tunité de s'assurer si les Etats-Unis consentiraient à mettre les produits de pêche du Canada et de Terreneuve sur un même pied, ou à faire aux produits canadiens des concessions équivalentes.

Les délégués de Terreneuve ne peuvent voir qu'en demandant aux représentants canadiens dans ces négociations qui sont *ad referendum* de recommander à leur gouvernement de retirer le protêt leur liberté d'action soit diminuée ou influencée au delà de l'expression d'une opinion par les représentants canadiens, et ils regrettent que les représentants canadiens déclinent d'accéder à leur demande sur ce point.

Dans ces conditions, les délégués de Terreneuve ne peuvent donner la promesse que le gouvernement de Sa Majesté ne sera pas prié par le gouvernement de Terreneuve de ratifier la convention susdite, d'autant plus que cette ratification est jugée être d'une importance vitale pour le commerce de la colonie.

Les réprésentants de Terreneuve avaient présumé que, en proposant le retrait des actions se rattachant aux honoraires de licences, leur demande n'aurait pas été déraisonnable, mais qu'elle aurait reçu un prompt acquiescement, et ils ne peuvent voir une concession de la part des représentants canadiens dans une proposition de déférer l'affaire à un tribunal judiciaire, ce qui est le plus qui puisse être fait dans les circonstances les plus contraires. Ils demandent donc très respectueusement aux représentants canadiens de reprendre le sujet en considération et de modifier leur proposition.

" E "—ANNEXE 9.

Les délégués canadiens vont soumettre à leur gouvernement la réponse qui leur a été communiquée, hier soir, par les délégués de Terreneuve.

En attendant, toutefois, ils affirment respectueusement que les stipulations désignées dans la réponse comme " concessions mutuelles " peuvent difficilement être regardées telles, pour les raisons suivantes entre autres :—

(1.) Le droit des pêcheurs canadiens à acheter de la boitte à Terreneuve sur un pied d'égalité avec les pêcheurs de Terreneuve avait déjà été garanti comme une condition à laquelle l'Acte de la boitte avait reçu la sanction royale, et les officiers en loi d'Angleterre ont, paraît-il, informé le gouvernement de Sa Majesté qu'il est illégal pour le gouvernement de Terreneuve d'adopter une autre ligne de conduite.

(2.) Des droits égaux de pêche dans les eaux des deux pays ne pourraient être regardés par les pêcheurs canadiens comme une concession faite au Canada. Ils sont d'opinion que les pêcheries de Terreneuve ne sont pas asses fécondes pour leur donner un emploi lucratif, tandis qu'il en est tout autrement des pêcheries canadiennes. Les pêcheurs du Canada en se servant des pêcheries maritimes (qui sont accessibles au monde entier) désirent avoir le droit de se procurer de la boitte à Terreneuve. Les pêcheries du Canada ont toujours été accessibles aux pêcheurs de Terreneuve aux mêmes conditions que pour les pêcheurs canadiens. Les pêcheurs des deux pays ont toujours eu les mêmes conditions sur les marchés auxquels les produits de pêche ont été expédiés. Si, cependant, la convention entre les Etats-Unis et Terreneuve devait donner aux pêcheurs de Terreneuve une préférence sur ceux du Canada sur les marchés des Etats-Unis en stipulant l'admission en franchise pour les produits de pêche de Terreneuve, tandis que le poisson canadien resterait sujet à un droit, le désavantage pour les pêcheurs canadiens serait augmenté par le fait que les gens de Terreneuve pourraient pêcher dans les eaux canadiennes. Le poisson canadien serait alors admis en franchise, mais seulement s'il était pris par des pêcheurs de Terreneuve.

(3.) L'offre que, dans le cas où le Canada laisserait mettre la convention à effet, des droits différentiels ne seraient pas imposés sur ses exportations à Terreneuve, est simplement une offre de faire ce que le gouvernement de cette colonie et les délégués ont déclaré être dans leur intention en faisant la convention. Le Canada n'a jamais imposé de droits différentiels sur les importations de Terreneuve, et quoique Terreneuve l'ait fait pendant un certain temps contre le Canada, on a supposé que c'avait été sous l'effet d'un sentiment d'irritation, et que cette colonie ne persisterait pas dans une attitude aussi con-

traire aux principes qui doivent gouverner les relations entre deux dépendances de l'empire.

Quant au désir et à l'attente des délégués de Terreneuve que les actions en loi soient retirées d'une manière absolue, on doit ne pas oublier que ces actions ont été intentées pour recouvrer des sommes d'argent que le gouvernement de Terreneuve avait obtenu de personnes en Canada, sans (est-il prétendu) y être autorisé par la loi. Les délégués canadiens exposent que la proposition de renvoyer le différend à un tribunal compétent devrait être satisfaisante, et que le gouvernement canadien ne devrait pas être appelé à rembourser à ses nationaux l'argent qui a été ainsi obtenu par Terreneuve. Ce serait le résultat de son consentement à retirer les actions pendantes, car on ne pourrait pas s'attendre à ce que les réclamants abandonneraient leurs droits individuels, et ni le parlement ni le gouvernement du Canada ne pourraient leur enlever ces droits.

DOF

RÈGLEMENTS

[25]

De la cour de l'Echiquier du Canada au sujet des procédures à suivre dans la cour de l'Echiquier du Canada pour faire invalider un brevet d'invention donné en vertu de l'*Acte des brevets.*

ORDRE GÉNÉRAL.

En conformité de l'article 55 de l'*Acte de la cour de l'Echiquier*, 50-51 Victoria, chapitre 16, et 52 Victoria, chapitre 38, il est prescrit que les règlements qui suivent seront en vigueur au sujet de toute procédure instituée ou suivie devant la cour de l'Echiquier du Canada dans le but de faire invalider quelque brevet d'invention émis en vertu de l'*Acte des brevets* et de ses modifications:—

1. Dans toute procédure en annulation d'un brevet d'invention délivré en vertu de l'article 34 de l'*Acte des brevets*, tel que modifié par l'Acte 53 Victoria, chapitre 13, intitulé: *Acte modifiant l'Acte des brevets*, la pratique et la procédure qui étaient en vigueur sur le même sujet dans la haute cour de justice en Angleterre immédiatement avant la sanction de l'acte du parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, 46-47 Victoria, chapitre 57, intitulé: "*An Act to amend and consolidate the Law relating to Patents for Invention, Registration of Designs and Trade Marks*," seront suivies autant que possible.

2. Dans toute procédure de cette nature, la partie qui cherchera à faire annuler le brevet pourra, outre tout motif ou toute cause d'invalidation qui pourraient être invoqués en vertu de l'article 34 du dit acte, invoquer toute raison ou cause mentionnée à l'article 37 de l'*Acte des brevets*, tel que modifié par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 24, intitulé: *Acte modifiant de nouveau l'Acte des brevets.*

3. Si dans quelque cas l'on cherche à faire annuler un brevet pour l'une ou plusieurs des raisons ou causes mentionnées à l'article 37 de l'*Acte des brevets*, tel que modifié par 55-56 Victoria, chapitre 24, intitulé: *Acte modifiant de nouveau l'Acte des brevets*, mais pour aucune autre cause, une copie scellée et certifiée conforme du brevet, de la requête, de l'affidavit, de la spécification et des dessins s'y rattachant pourra être déposée au bureau du registraire de la cour, et des procédures à l'effet de faire déclarer le brevet nul et de nul effet pourront alors être instituées par déclaration faite au nom du procureur général du Canada, ou par un exposé de faits à l'instance de toute personne intéressée, fait en conformité de la pratique ordinaire de la cour.

Daté à Ottawa ce 5e jour de décembre, A.D. 1892.

GEO. W. BURBIDGE,
Juge, cour de l'Echiquier.

Edgar versus Caron.

RAPPORT

DE LA

COMMISSION ROYALE

Relatif à certaines accusations portées contre

L'HON. SIR A. P. CARON, C. C. M. G.

SESSION 1893.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1893

TABLE DES MATIÈRES.

PAGE.

Arrêté du conseil instituant la commission royale..... 1
Commission, copie de la..... 2
Arrêté du conseil, n'exigeant aucun honoraire pour les commissions... 8
" autorisant le paiement des dépenses..... 8
Rapport des commissaires..... 10
Lettre de M. Edgar aux commissaires..... 11
" des avocats de la couronne à M. Edgar..... 16
Réponse de M. Edgar à cette lettre..... 23
Nouvelle lettre des avocats de la couronne à M. Edgar..... 24
Assermentation du juge Routhier comme commissaire 26
" " Tait " 26
Commission au secrétaire, G. F. Hamel. 27
Assermentation du secrétaire..... 27
Assermentation des sténographes.....27, 28
Avis de comparution par J. S. Archibald..... 28
Procès-verbal des séances..... 28
Liste des témoins interrogés..... 35

Liste et inventaire des pièces produites :

Pièce " D."..... 36
" " D.T."..... 39
" " L.J."..... 41
" " J.S."..... 55
" " H.J.B."..... 57
" " W.R.D."..... 58
" " J.G."..... 59
" " A.R.Mc."..... 59
" " A.P.C."..... 59
Témoignage, M. G. Dickieson..... 61
" L. K. Jones..... 71
" J. G. Scott..... 89
" H. J. Beemer..... 126
" W. R. Dean..... 156
Comparution de l'hon. Geo. Irvine pour M. Beemer..... 163

PAGE.
Témoignage, l'hon. Thos. McGreevy 164
" James Geggie 180
" E. F. Wurtele 187
" A. R. McDonald 188
" P. E. Grandbois, M. P. 195
" J. J. McDonald 202
" E. D. Boswell 216
" P. B. Dumoulin 221
" Frank Ross 222
" J. I. Tarte 222
" sir A. P. Caron 225
Pièces à l'appui—Série "D" 234
" "D.T." 259
" "L.J." 275
" "J.S." 448
" "H.J.B." 566
" "W.R.D." 584
" "J.G." 591
" "A.R.Mc." 592
" "A.P.C." 595
Citations 595

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 16 juin 1892.

Le comité du Conseil privé, sur la recommandation du président du Conseil privé, conseille d'émettre une commission royale en vertu de l'acte, chapitre 114 des Statuts Revisés, concernant les enquêtes sur les affaires publiques, adressée à l'honorable Adophe Basile Routhier, de la cité de Québec, un des juges de la cour supérieure dans et pour la province de Québec, et à l'honorable Melbourne M. Tait, de la cité de Montréal, aussi un des juges de la dite cour supérieure, autorisant ces commissaires à recevoir des témoignages quant à la vérité ou à la fausseté de certaines allégations et accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, un des membres du Conseil privé de Sa Majesté pour le Canada et un des membres de la Chambre des communes du Canada, telles qu'énoncées dans une résolution adoptée par la Chambre des communes le quatrième jour de mai 1892, avec pouvoirs d'assigner devant eux tous témoins, et de leur faire rendre témoignage sous serment, soit de bouche, soit par écrit, ou sous affirmation solennelle, si ce sont des personnes qui ont droit d'affirmation en matière civile, et de leur faire produire les documents et choses que les commissaires jugeront nécessaires pour la parfaite investigation des objets dont ils sont chargés de s'enquérir.

Le comité conseille de plus, sur la même recommandation, que les séances de cette commission aient lieu à tel endroit qu'elle trouvera convenable, et que les commissaires fassent rapport des témoignages aussi bien à Votre Excellence en conseil qu'à l'Orateur de la Chambre des communes.

JOHN J. McGEE,

Greffier du Conseil privé.

Extrait de la GAZETTE OFFICIELLE *du samedi*, 6 *août* 1892.

COMMISSION.

STANLEY DE PRESTON.

[L.S.]

CANADA.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, défenseur de la foi, etc., etc., etc.

A L'HONORABLE ADOLPHE BASILE ROUTHIER, de la cité de Québec, un des juges de la cour supérieure dans et pour la province de Québec, et L'HONORABLE MELBOURNE M. TAIT, de la cité de Montréal, un des juges de la cour supérieure dans et pour la province de Québec,—SALUT :

ROBT. SEDGEWICK, député du ministre de la justice, Canada. } CONSIDÉRANT que dans et par les Statuts Revisés du Canada, chapitre 114, intitulé "Acte concernant les enquêtes sur les affaires publiques," il est entre autres choses en substance statué, que chaque fois que le gouverneur en conseil fera instituer une enquête sur quelque objet ayant trait au bon gouvernement du Canada, ou sur la gestion de quelque partie des affaires publiques, si cette enquête n'est régie par aucune loi spéciale, il pourra autoriser, par une commission à cette fin, les commissaires ou personnes chargés de conduire et diriger l'enquête, à assigner devant eux tous témoins, et à leur faire rendre témoignage sous serment, soit de bouche, soit par écrit, ou sous affirmation solennelle si ce sont des personnes qui ont droit d'affirmation en matière civile, et à leur faire produire les documents et choses que les commissaires jugeront nécessaires pour la parfaite investigation des objets dont ils seront chargés de s'enquérir.

ET CONSIDÉRANT que dans le cours de la session du parlement qui a eu lieu en la présente année (1892), M. James D. Edgar, un membre de la Chambre des communes, a fait de son siège dans la Chambre des communes, le sixième jour d'avril dernier, certaines allégations contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, C.C.M.G., un autre membre de la Chambre, et un membre du Conseil privé de la reine pour le Canada, lesquelles allégations sont énoncées dans les procès-verbaux et dans les journaux de la dite Chambre :

ET CONSIDÉRANT qu'à une date subséquente le dit James D. Edgar fit une motion à l'effet que les dites allégations fussent renvoyées au comité spécial de la Chambre des communes sur les privilèges et élections, et un débat s'étant élevé là-dessus quant à l'à-propos et à la convenance de soumettre ainsi les dites allégations, et quant au sens des accusations et imputations qui y étaient ainsi portées,—la Chambre a adopté la résolution ci-dessus :—

"James D. Edgar, député du district électoral d'Ontario-Ouest en cette Chambre, ayant déclaré de son siège en Chambre qu'il est informé d'une manière digne de foi et qu'il croit pouvoir établir par des preuves satisfaisantes,—

1. Que durant chacune des années 1882 à 1891, inclusivement, la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean a reçu, par voie de boni,

de la Puissance du Canada, des subventions s'élevant dans l'ensemble à plus d'un million de piastres, lesquelles ont été votées par le parlement sur la recommandation des ministres de la couronne.

2. Que des arrangements ont été conclus par la dite compagnie de chemin de fer en vertu desquels les dites subventions ont été dépensées par une compagnie de construction, par l'entremise d'un nommé H. J. Beemer, entrepreneur, ou de concert avec lui, et que le dit Beemer et ceux qui l'ont aidé à trouver des fonds pour la construction des travaux du dit chemin de fer ont eu le bénéfice des dites subventions.

3. Que durant la totalité de la dite période de 1882 à 1892, l'honorable sir Adolphe P. Caron était, comme il l'est encore, membre de la Chambre des communes du Canada, membre du gouvernement canadien, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour le Canada.

4. Que le dit sir A. P. Caron a été, durant la totalité ou la majeure partie de la dite période, l'un des membres de la dite compagnie de construction, et qu'à ce titre il avait les moyens de savoir, comme il savait de fait, l'emploi des dites subventions et leur affectation après qu'elles eurent été versées par le gouvernement à la dite compagnie de chemin de fer.

5. Que durant la dite période, et pendant que le dit chemin de fer se construisait en partie au moyen des dites subventions, le dit sir A. P. Caron a reçu frauduleusement de fortes sommes d'argent provenant des dites subventions, des deniers prélevés sur leur crédit, et de personnes en retirant des bénéfices.

6. Que durant la même période, de fortes sommes d'argent provenant des dites subventions et de deniers prélevés sur leur crédit, et de personnes en retirant des bénéfices, ont, de temps à autre, été frauduleusement versées à titre de contribution, à la demande et connaissance du dit sir A. P. Caron, pour des fins électorales et pour aider à l'élection à la Chambre des communes du dit sir A. P. Caron et autres membres et partisans du gouvernement dont il était un des membres, et qu'après le paiement de quelques-unes des dites contributions frauduleuses, de nouvelles subventions ont été accordées et versées à la dite compagnie de chemin de fer par le gouvernement dont le dit sir A. P. Caron était l'un des membres.

7. Que la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata a été légalement constituée par lettres patentes émises par le gouvernement canadien, le 6 octobre 1885, et que depuis cette date, la dite compagnie de chemin de fer a reçu de la Puissance du Canada des subventions au montant de $649,200, qui ont été votées par le parlement sur la recommandation des ministres de la couronne.

8. Que depuis le dit 6 octobre 1885, et pendant que le dit chemin de fer de Témiscouata se construisait en partie au moyen des dites subventions, le dit sir A. P. Caron a frauduleusement reçu de fortes sommes d'argent des personnes qui, de temps à autre, ont eu le contrôle de la dite Compagnie de chemin de fer de Témiscouata et des dites subventions, ou qui étaient avantageusement intéressées dans les dites subventions.

9. Qu'aussi, depuis le dit 6 octobre 1885, les personnes qui, de temps à autre, ont eu le contrôle du dit chemin de fer de Témiscouata et des dites subventions ou qui étaient directement intéressées dans les dites subventions, ont versé à titre de contribution de fortes sommes, à la demande et connaissance du dit sir A. P. Caron, pour des fins électorales et pour aider à l'élection à la Chambre des communes du dit sir A. P. Caron et autres membres et partisans du gouvernement dont il était un des membres, et qu'après le paiement de

quelques-unes des dites contributions frauduleuses, de nouvelles subventions ont été accordées et payées à la dite compagnie de chemin de fer par le gouvernement dont le dit sir A. P. Caron était l'un des membres.

Qu'au cours du débat qui s'est élevé sur la résolution basée sur ces déclarations du dit M. Edgar, l'honorable M. Mills, député du district électoral de Bothwell, s'est exprimé comme suit :

" Ainsi, quand le ministre de la justice et ses collègues entreprennent de démontrer que la Chambre n'a plus le pouvoir de s'enquérir des cas de détournement des deniers publics pour corrompre les électeurs, sous prétexte que les procès d'élection ont été confiés aux tribunaux, je me permets de différer d'opinion avec eux. Le procès d'une pétition en invalidation d'élection est une chose. L'emploi délibéré des deniers publics par un membre du gouvernement pour corrompre les électeurs, en est une autre qui exige une enquête parlementaire, et ce droit n'est pas le moindrement affecté parce que les procès en invalidation d'élection ont été confiés aux tribunaux."

Aussi : " Ces accusations s'appliquent à l'accusé plutôt en sa qualité de membre du gouvernement qu'en sa qualité de membre de la Chambre. Quelles sont, en effet, les accusations qui sont portées ? Elles sont à l'effet qu'on a avisé la couronne d'approprier de fortes sommes à certaines fins désignées et que cet argent a été détourné de ces fins publiques et mis entre les mains d'un ministre de la couronne pour corrompre l'électorat dans certaines parties du Canada.

Aussi : " Voici une déclaration disant que cet honorable ministre, le directeur général des postes, est le ministre qui a avisé la couronne d'accorder ces subventions pour aider à ces compagnies. Il est accusé d'avoir obtenu une partie des subventions ainsi votées, ou une somme équivalente, de ces mêmes compagnies, et de s'en être servi pour lui-même, pour sa propre élection et pour les élections de vingt-trois divisions électorales du Canada. Cette accusation est assez précise et assez claire. L'accusation dit aussi qu'après que ce ministre eût reçu cet argent, il conseilla à la couronne de voter d'autres subventions à d'autres personnes, et qu'à même ces nouvelles subventions il a encore reçu certaines sommes.

Aussi : " S'il a conseillé la couronne d'accorder des subventions et s'il était entendu avec une des compagnies de chemins de fer qui devait profiter de ces subventions, qu'une partie de l'argent lui reviendrait, nous devons le savoir, nous avons droit de le savoir."

Qu'au cours du dit débat, l'honorable sir Richard Cartwright, représentant le district électoral d'Oxford-Sud, s'est exprimé comme suit :

" Mais de quoi donc mon honorable ami, qui siège à mes côtés, accuse-t-il le directeur général des Postes ? Il l'accuse sans ambiguité, mais en termes précis, de s'être rendu coupable de la conspiration la plus immorale qu'un ministre de la couronne puisse commettre."

M. Edgar, au cours du dit débat, s'est exprimé comme suit :—

" Les chemins de fer compris dans cette accusation ont été aidés par les gouvernements fédéral et provincial, et ce dont je me plains c'est que le ministre des postes s'est approprié les subventions fédérales." Et encore :—

" Le ministre de la marine a soulevé une singulière question quand il a dit que je n'ai pas, comme j'aurais dû le faire, accusé son collègue de vol public. Je n'ai pas employé ces mots, mais je me suis certainement exprimé en termes qui comportent cette signification. Si ce n'est pas un vol public pour un député de prendre des deniers à même des subventions publiques, j'aimerais à savoir ce que c'est." Et encore : " Ainsi, je pense que si je puis procéder et

prouver ces accusations, on aura un cas de conspiration des plus abominables, d'après la loi."

Que d'après les déclarations précédentes faites par le dit J. D. Edgar, et les commentaires et arguments à ce sujet faits par les dits David Mills, sir R. Cartwright et le dit S. D. Edgar de leurs sièges en cette Chambre, il ressort que le dit J. E. Edgar avait l'intention, par les dites déclarations, d'accuser sir A. P. Caron, un membre de cette Chambre et de l'honorable Conseil privé du Canada d'offenses graves et d'oubli de ses devoirs, bien que les dites déclarations du dit J. D. Edgar, en premier lieu citées, ne comportent pas d'accusation définie ou précise contre lui.

Que les déclarations du dit J. D. Edgar et les commentaires et arguments des dits autres membres de cette Chambre et ses propres commentaires à ce sujet dénotent l'intention de porter, par les dites déclarations, les accusations suivantes contre le dit sir A. P. Caron, savoir :—

1. Que pendant chacune des années 1882 à 1891, inclusivement, la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean a reçu, par voie de boni, du gouvernement fédéral, des subventions s'élevant dans l'ensemble à plus d'un million de piastres, qui avaient été votées par le parlement, sur la recommandation de ministres de la couronne.

2. Que pendant la totalité de la dite période de 1882 à 1891, l'honorable sir A. P. Caron a été, comme il l'est encore, membre du gouvernement du Canada et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour le Canada, et aussi membre de la Chambre des communes dans chaque parlement élu depuis 1882.

3. Que pendant la dite période, et pendant que le dit chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean se construisait en partie au moyen des dites subventions, le dit sir A. P. Caron a sciemment aidé et contribué à distraire les dites subventions des fins de leur octroi, en recevant, pour des fins électorales, de la dite compagnie de chemin de fer, ou d'une compagnie de construction formée pour construire le dit chemin de fer, ou du sieur H. J. Beemer, gérant ou entrepreneur du dit chemin, de fortes sommes d'argent à même les dites subventions, et à même les deniers prélevés sur leur crédit; et qu'aussi, pendant la dite période, il a, de plus, sciemment ainsi aidé et contribué à obtenir des dites compagnies ou de l'une d'elles, le paiement, à même les dites subventions ou à même les deniers prélevés par les dites compagnies ou par l'une d'elles, sur leur crédit, de fortes sommes d'argent pour des fins électorales et pour aider à l'élection à la Chambre des communes du dit sir A. P. Caron et d'autres membres et partisans du gouvernement dont il formait partie.

4. Qu'après que quelques-uns des paiements en dernier lieu mentionnés ont été ainsi obtenus et versés, le dit sir A. P. Caron, en considération des dits paiements, a frauduleusement aidé à la compagnie à obtenir de nouvelles subventions du parlement fédéral.

5. Que depuis le 6 octobre 1885, la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata a reçu diverses subventions du gouvernement du Canada, s'élevant dans l'ensemble à environ $649,200, et que sir A. P. Caron a sciemment aidé et contribué à distraire les dites subventions des fins de leur octroi, en recevant de la dite compagnie de fortes sommes d'argent à même les dites subventions ou à même des deniers prélevés sur leur crédit, et aussi en obtenant de la dite compagnie, à même les dites subventions ou à même les deniers prélevés sur leur crédit, le paiement de très fortes sommes d'argent pour aider à son élection comme membre de la Chambre des communes et à l'élection d'autres personnes comme membres de cette Chambre.

6. Qu'après que quelques-uns des paiements en dernier lieu mentionnés ont été ainsi obtenus et versés, le dit sir A. P. Caron, en considération des dits paiements, a frauduleusement aidé à la dite compagnie à obtenir de nouvelles subventions du parlement du Canada.

7. Que le dit sir A. P. Caron a détourné de leur destination des deniers publics dans le but de corrompre l'électorat du Canada, savoir : une partie des deniers votés à titre de subventions, tel que ci-dessus mentionné.

8. Que la couronne ayant été avisée de consacrer de fortes sommes d'argent pour des fins publiques, savoir, les dites subventions, les dites sommes ou partie de ces sommes ont été détournées de leurs fins et placées dans les mains de sir A. P. Caron dans le but de corrompre l'électorat dans certaines parties du Canada.

9. Que le dit sir A. P. Caron lorsque les dites subventions ou quelques-unes d'elles ont été votées ou recommandées, s'était entendu avec une ou plusieurs des compagnies de chemins de fer bénéficiant des dites sommes votées ou avec une ou plusieurs personnes ayant un intérêt dans les dites sommes, pour que les deniers ainsi votés par le parlement ou partie de ces deniers lui fussent remis.

10. Que le dit sir A. P. Caron, à raison de ce fait, a frauduleusement conspiré avec les dites compagnies ou avec une ou plusieurs d'entre elles.

Que dans l'opinion de cette Chambre, il est expédient qu'il soit institué une enquête sur la vérité ou la fausseté des allégations et accusations en dernier lieu mentionnées et numérotées respectivement de 1 à 10 (étant les allégations et accusations renfermées dans les déclarations originales du dit J. D. Edgar et celles faites au cours du débat sur le sujet) ; et qu'à cette fin, la Chambre pense qu'il est opportun et convenable que la preuve relative à ces allégations et accusations soit faite devant un ou plusieurs commissaire à être nommés en vertu du chapitre 114 des Statuts Revisés du Canada et ayant tous les pouvoirs mentionnés dans le dit chapitre, et que cette preuve soit déposée devant cette Chambre quand elle sera completée."

Que les noms des dits commissaire ou commissaires soient soumis à l'approbation de la Chambre avant sa ou leur nomination.

Et considérant qu'il est à propos, en conformité de la dite résolution de la Chambre des communes, qu'une enquête sous serment soit faite quant à la vérité ou fausseté des accusations ou allégations ci-dessus mentionnées ;

Et considérant que les noms de vous, les dits Adolphe Basile Routhier et Melbourne M. Tait, ayant été soumis, ont dûment été approuvés par la dite Chambre des communes,—

Sachez donc que par et en vertu de tous et chacun des pouvoirs et pouvoir qui Nous sont conférés à cet égard, et par et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, et ayant pleine confiance dans votre loyauté, intégrité et habileté, Nous vous avons nommés, constitués et choisis, et par les présentes Nous vous nommons, constituons et choisissons vous les dits Adolphe Basile Routhier et Melbourne M. Tait, Nos commmissaires pour recevoir des témoignages quant à la vérité ou fausseté des dites accusations et allégations ainsi portées comme susdit contre le dit sir Adolphe P. Caron, et ci-dessus plus particulièrement mentionnées et spécifiées.

Et par et en vertu des pouvoirs qui Nous sont conférés par le statut en dernier lieu ci-dessus cité, Nous vous autorisons et vous donnons le pouvoir comme tels commissaires de faire comparaître par-devant vous tous témoins qui pourraient être en état de prouver ou de produire des documents démontrant la vérité ou la fausseté des accusations ou allégations susdites, et les

obliger de rendre témoignage sous serment de bouche, ou par écrit, ou affirmation solennelle si ce sont des personnes qui ont droit d'affirmer en matières civiles, et de produire tous documents et choses que vous, Nos dits commissaires, jugerez nécessaires à la complète investigation et preuve des matières dont vous êtes par les présentes chargés de vous enquérir et d'examiner.

Et par les présentes Nous vous conférons tous les pouvoirs et autorité que le statut Nous autorise de conférer.

Et Nous ordonnons et enjoignons qu'un dossier soit dressé de toute la preuve et de tous les documents produits devant vous au sujet des énoncés, accusations et allégations susdits, et dans le cas où il s'élèverait quelque différence d'opinion quant à l'admissibilité de toute preuve ou documents à vous soumis en votre qualité de commissaires, alors cette preuve sera prise et ces documents seront reçus sauf toute objection qui pourrait s'élever ou que vous constaterez, et seront inscrits au dossier séparément.

Pour, par vous le dit Adolphe Basile Routhier et par vous le dit Melbourne M. Tait, avoir, tenir, exercer et jouir de la dite charge, emploi et fonction de confiance, ainsi que les droits, pouvoirs, et émoluments attachés de droit à la dite charge, emploi et fonction de confiance, et que la loi confère, durant bon plaisir.

Et par les présentes Nous vous enjoignons et ordonnons de faire rapport à Notre secrétaire d'Etat pour le Canada, de la preuve prise par vous en qualité de commissaires comme susdit.

En foi de quoi, Nous avons fait émettre Nos présentes lettres patentes et en elles fait apposer le grand sceau du Canada. Témoin, Notre très fidèle et bien-aimé le très honorable sir Frederick Arthur Stanley, baron Stanley de Preston, dans le comté de Lancaster, dans la pairie du Royaume-Uni, chevalier grand-croix de Notre très honorable ordre du Bain, gouverneur général du Canada.

A Notre hôtel du gouvernement, en Notre CITÉ d'OTTAWA, ce SEIZIÈME jour de JUIN, dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-douze, et de Notre règne la cinquante-cinquième.

Par ordre,

L. A. CATELLIER,

Sous-secrétaire d'Etat.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 20 juin 1892.

Le comité, sur la recommandation du président du Conseil privé, conseille de n'exiger aucun honoraire pour les commissions délivrées à M. le juge Routhier et à M. le juge Tait, membres de la commission royale nommée pour faire une enquête sur certaines accusations et allégations portées contre sir Adolphe P. Caron, un membre du Conseil privé de la reine pour le Canada.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 20 juin 1893.

Vu le rapport daté du 23 décembre 1892, du ministre de la justice, soumettant avec les présentes un mémoire des dépenses encourues pour recueillir les témoignages au sujet de l'enquête sur les accusations portées contre l'honorable sir A. P. Caron, C.C.M.G.

Le ministre recommande d'accorder l'autorisation de payer le montant des dépenses et de les porter au compte du crédit voté pour les "affaires en litige."

Le comité recommande d'accorder en conséquence l'autorisation demandée.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

MÉMOIRE.

L'honorable M. le juge Routhier, honoraire comme commissaire...$			250 00
L'honorable M. le juge Tait, honoraire comme commissaire.....			250 00
" " frais de voyages.....			217 49
J. S. Archibald, C.R., retenue (pour couvrir l'ouvrage de solliciteur)..	$ 500 00		
" 20 jours à $75.00.....	1,500 00		
			2,000 00
Payé pour frais de voyages....$	254 51		
G. F. Hamel, appointements de secrétaire de la commission.....	500 00		
G. F. Hamel, déboursés pour messages, huissiers, papeterie, etc...	117 03		
Télégrammes.....	6 66		
Huissiers et service d'assignations.....	13 00		
Témoins et appointements des comptables....	595 00		
Transcription.....	7 30		
			1,493 50
F. J. Bisaillon, C.R., honoraire de conseil, 18 jours à $ 50	$ 900 00		
Frais de voyage.....	170 00		
			1,070 50
T. Owens, sténographe.....			367 50
J. O. Marceau "			61 75
A. Desjardins "			17 90
			$5,728 64

A l'honorable
Secrétaire d'Etat du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—Les commissaires soussignés, nommés par commission royale, sous le grand sceau de la Puissance du Canada, en date du 16e jour de juin dernier, pour recueillir des témoignages quant à la vérité ou à la fausseté de certaines accusations qu'elle mentionne, portées contre sir Adolphe P. Caron, C.C.M.G., membre de la Chambre des communes du Canada et du Conseil privé de la reine pour le Canada, et chargés de vous faire rapport des témoignages pris devant eux, ont l'honneur de faire rapport :

1. Qu'ils ont tenu leur première réunion au palais de justice, dans la cité de Québec, le huitième jour de septembre dernier, lorsque la commission fut lue par le secrétaire, et M. J. S. Archibald, C.R., annonça qu'il comparaissait au nom de la couronne. La commission s'est ajournée alors pour se réunir de nouveau au même endroit à dix heures et demie de l'avant-midi, le 20e jour de septembre, dans le but d'entendre les témoignages.

2. Les commissaires, comme ils ont jugé de leur devoir de le faire, ont donné avis à M. James D. Edgar, député de la Chambre des communes, de l'heure et du lieu fixés pour l'audition des témoignages, et l'ont prié de leur fournir une liste des témoins qu'il désirait faire interroger. En réponse à cet avis, M. Edgar, pour les raisons données dans sa lettre, a décliné de prendre aucune responsabilité dans une enquête qui serait conduite dans les conditions établies par les termes de la commission, et ajouta un post-scriptum, dans lequel il donnait une liste des témoins qu'il aurait fait assigner, et des documents et papiers qu'il leur aurait demandé de produire si on lui avait donné l'occasion, comme il le dit, de prouver ses accusations.

3. Les commissaires se sont réunis, conformément à cet avis. M. Archibald, C.R., et M. Bisaillon, C.R., ont comparu pour la couronne, et M. Ferguson, C.R., M. Pentland, C.R., et M. Fitzpatrick, pour sir Adolphe P. Caron, et l'interrogatoire des témoins a commencé.

4. Des ajournements ont été permis, de temps à autre, à la convenance des avocats et des témoins.

5. Les séances de la commission ont été publiques et on a donné des places aux rapporteurs de la presse.

6. Toutes les personnes nommées par M. Edgar, à l'exception de sir Adolphe P. Caron, ont été régulièrement assignées à comparaître et à produire les documents qu'il avait mentionnés.

7. Tous les témoins ont comparu et ont été interrogés par l'avocat de la couronne de manière à obtenir toute la preuve, orale ou documentaire, ayant rapport à l'enquête, qu'on pouvait obtenir d'eux, et ils ont été soumis à un contre-interrogatoire par l'avocat de sir Adolphe P. Caron.

8. A la conclusion de leur examen, sir Adolphe P. Caron ayant exprimé le désir de faire une déclaration, reçut la permission d'être examiné en sa faveur par son avocat, et fut contre-interrogé par l'avocat de la couronne.

9. A la demande de ce dernier, et aussi pour donner le temps de préparer le dossier à transmettre, la commission s'est ajournée alors pour quelques jours et s'est réunie de nouveau le 19 du courant, lorsque l'enquête a été déclarée close.

10. Il n'est rien survenu dans le cours de l'enquête pour indiquer, et les commissaires n'ont aucune raison de croire qu'aucune autre personne, autres que celles qui ont été examinées, connût autre chose ayant rapport à cette enquête.

11. Ils transmettent maintenant :—

(1.) La lettre de M. Edgar aux commissaires, dont il est parlé plus haut, et certaine correspondance échangée entre les avocats de la couronne et ce monsieur ;

(2.) Une liste des noms des témoins examinés ;

(3.) Une liste des pièces produites, avec un résumé du contenu de chaque pièce ;

(4.) Les dépositions données par les témoins ;

(5.) Les pièces produites au dossier.

Le tout respectueusement soumis.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT, } *Commissaires.*

QUÉBEC, 24 novembre 1892.

TORONTO, 13 septembre 1892.

Aux

Honorables A. B. ROUTHIER, et
M. M. TAIT,
Commissaires, etc.,

MESSIEURS,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une lettre de vous en date du 8 du courant, renfermant une copie de la commission royale datée du 16 juin dernier, et m'informant que vous vous réuniriez en votre qualité de commissaires, à Québec, le 20 du courant, daus le but d'entendre les témoignages aux termes de cette commission. Vous me priez aussi de fournir aux commissaires une liste des témoins que je pourrais aimer à examiner.

En réponse à cette lettre, je vous demande de soumettre avec tout le respect possible un exposé de la position que je me propose de prendre vis-à-vis cette commission royale, et quelques-unes des raisons qui me font agir ainsi.

J'ai porté certaines accusations de mon siège dans la Chambre des communes contre sir Adolphe P. Caron, qui est lui-même un député de la Chambre des communes, et j'ai demandé une enquête sur ces accusations devant un comité de cette Chambre, ayant le pouvoir d'entendre les témoins sous serment

La majorité de la Chambre n'a pas accueilli favorablement ma motion, mais l'honorable M. Bowell, un collègue de l'honorable sir Adolphe P. Caron dans le ministère, a proposé sous forme d'amendement que d'autres accusations différentes fussent soumises à une commission royale pour faire une enquête. L'amendement de M. Bowell a été adopté, et ces dernières accusations forment le sujet de la présente enquête. De graves objections ont été soulevées par un grand nombre des principaux et des plus expérimentés membres de la Chambre des communes contre l'action de la Chambre dans ce cas. Ils ont exprimé la conviction que c'était tout à fait sans précédent, contraire aux lois et aux usages parlementaires, telles qu'établies par la pratique dans la mère-patrie, que c'était une violation des privilèges des membres de la Chambre des communes, et destiné à éluder et déjouer les fins de la justice.

Tout en partageant ces opinions, j'aurais été personnellement disposé à m'en désister dans ce cas, si les accusations portées vous avaient été franchement soumises pour faire une enquête. Tel, cependant, n'a pas été le cas.

Mes accusations ne vous ont pas été soumises franchement et complètement, et pour vous montrer que le gouvernement avait intention de faire faire l'enquête, je demande de citer les paroles du ministre de la justice et chef de la Chambre, qui parlant de mes accusations dans le débat qui eût lieu sur la motion demandant un comité, se servit des paroles significatives suivantes:

"J'en ai déjà dit assez pour démontrer que ces accusations ne tombent pas dans la catégorie de celles dont j'ai parlé, et au sujet desquelles la Chambre pourrait exercer son autorité et sa juridiction," et aussi "Je demanderai à la Chambre de ne pas adopter la résolution dans la forme sous laquelle elle est présentée."

Je désire mentionner et bien faire remarquer quelques-uns des cas dans lesquels les accusations de M. Bowell telles qu'elles vous ont été soumises, ont omis des parties essentielles de mes accusations; et aussi des cas où elles contiennent des accusations que je n'ai ni faites, ni suggérées, et à la vérité desquelles je ne crois pas.

Il y a en premier lieu une omission volontaire et flagrante dans le texte de la commission royale, les commissaires ne peuvent comprendre cette omission par la simple lecture du document lui-même, qui contient un exposé grossièrement inexact des faits et supprime des sujets de haute importance.

Votre commission vous informe qu'une résolution a été passée par la Chambre des communes exposant que "James D. Edgar, député du district électoral d'Ontario-Ouest en cette Chambre, ayant déclaré de son siège en Chambre, qu'il est informé d'une manière digne de foi et qu'il croit pouvoir établir par des preuves satisfaisantes que, etc., "suit ici neuf (9) accusations semblables à celles que j'ai présentées—mais les commissaires seront surpris d'apprendre que mes accusations étaient au nombre de dix, et la dixième a été de propos délibéré laissée de côté dans l'exposé ou la nomenclature de mes accusations.

En consultant les procès-verbaux de la Chambre des communes du 6 avril et du 4 mai 1892, on verra que ma 10e accusation se lit comme suit:

"Que les dites sommes d'argent ci-dessus mentionnées dans les paragraphes 6 et 9 comme ayant été versées à titre de contributions pour des fins électorales, ont été ainsi employées de même que d'autres sommes souscrites par des entrepreneurs publics faisant affaires avec le gouvernement fédéral, qu'elles ont été contrôlées et distribuées à profusion et illégalement par l'ordre direct et à la connaissance du dit sir A. P. Caron dans le but de corrompre les électeurs; et, qu'aux seules élections générales de 1887, plus de $100,000 ainsi souscrites, ont été ainsi employées dans le but de corrompre les électeurs dans les districts électoraux suivants, savoir: Saint-Maurice, Champlain, Lévis, Montmorency, Charlevoix, Kamouraska, Témiscouata, L'Islet, Dorchester, Berthier, Portneuf, Québec, Gaspé, Rimouski, Montmagny, Bellechasse, Beauce, Mégantic, Québec-Ouest, Québec-Centre, Québec-Est et Trois-Rivières."

J'ai porté deux accusations graves et spécifiques dans le n° 10, savoir: Que (1) les sommes mentionnées dans mes paragraphes 6 et 9, (2) de même que d'autres sommes souscrites par des entrepreneurs publics faisant affaires avec le gouvernement fédéral, ont été contrôlées et distribuées à profusion et illégalement par l'ordre direct et à la connaissance du dit sir Adolphe P. Caron dans le but de corrompre les électeurs. Puis afin d'être plus précis et plus clair, j'ai particularisé en donnant les noms de 22 comtés dans lesquels on

avait ainsi employé $100,000 dans une élection. Cependant toute cette accusation est injustement omise dans l'exposé de ce qu'étaient mes accusations, ainsi que dans les sujets sur lesquels devait porter votre enquête.

On remarquera que dans chacune de mes accusations 5, 6, 8 et 9, j'ai accusé sir Adolphe Caron d'avoir frauduleusement reçu des sommes d'argent de personnes qui étaient avantageusement intéressées dans ces subventions.

Cette accusation a été absolument éliminée dans toute les parties des accusations soumises aux commissaires, et cependant on ne peut nier que ce soit une accusation des plus graves.

Pour compenser apparemment cette omission, on trouvera une accusation entièrement nouvelle ou une série d'accusations, dans l'exposé de M. Bowell qu'on vous a soumis pour faire une enquête.

Dans l'accusation n° 3 de M. Bowell, ayant rapport à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, il est dit que sir Adolphe Caron à reçu de fortes sommes d'argent pour des fins électorales " de la dite compagnie de chemin de fer " ou " d'une compagnie de construction formée pour la construction du dit chemin de fer."

Je n'ai porté aucune accusation semblable ; je ne crois pas qu'elle soit fondée, et dans un discours j'ai expressément informé la Chambre que l'argent n'avait pas été obtenu des compagnies, mais " de personnes qui étaient avantageusement intéressées dans les dites subventions."

Puis dans l'accusation n° 5 de M. Bowell, ayant rapport à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, il est dit que le dit sir Adolphe Caron a distrait les dites subventions en recevant de fortes sommes d'argent " de la dite compagnie " et en " obtenant de la dite compagnie " le paiement de très fortes sommes d'argent.

De nouveau, je dis, aucune accusation semblable n'a été portée par moi, et le gouvernement savait pourquoi je ne l'ai pas portée.

Dans le n° 6 de M. Bowell, la même accusation est répétée quant à ces compagnies, parce qu'il parle des " paiements en dernier lieu mentionnés ainsi obtenus et versés."

Les prétendues transactions avec la compagnie du chemin de fer sont de nouveau introduites dans l'accusation n° 9 de M. Bowell, et dans son accusation n° 10 il a dit audacieusement qu'une conspiration frauduleuse a eu lieu entre sir Adolphe Caron et les dites compagnies ou l'une ou plusieurs d'entre elles ; et cela en dépit de mes affirmations formelles contraires.

Dans la motion de M. Bowell de renvoyer ces accusations à la commission, tel qu'il paraît à la face même de cette commission royale, il m'a fait l'honneur de citer un extrait d'un discours que j'ai prononcé dans la Chambre des communes, au cours du débat sur ma motion. Me permettrez-vous de faire une nouvelle citation d'un discours que j'ai prononcé au cours du même débat, et une semaine avant que M. Bowell eût présenté son amendement ? Le 27 avril 1892, j'ai dit :—

" J'aurais peut-être mieux fait de laisser le directeur général des postes rédiger lui-même ses accusations, et de lui permettre de les arranger à sa guise. Je ne sais pas comment je peux satisfaire autrement les honorables députés de la droite. J'ose dire que si le directeur général des postes avait redigé ces accusations, il se serait contenté de l'accusation d'avoir reçu telle somme d'argent de la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, à même les subventions fédérales, et de celle d'avoir reçu telle autre somme de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, provenant des subventions fédérales, et alors il les aurait vaillamment réfutées. Je suppose que ce sont ces accusations qu'il

aurait aimé voir porter contre lui, à en juger par le fait que, bien qu'il ne soit pas allégué dans ces accusations qu'il a reçu de l'argent de l'une ou l'autre de ces compagnies comme compagnies, cependant il nous a dit avec beaucoup d'emphase qu'il avait reçu des télégrammes ou des lettres des gérants de ces deux compagnies déclarant volontairement qu'il n'avait jamais reçu d'argent de ces compagnies. Eh bien, M. l'Orateur, personne n'a dit qu'il en avait reçu. Suppose-t-il que quelqu'un peut penser ou croire qu'une compagnie de chemin de fer comme celle du Lac Saint-Jean, avec un bureau de direction composé, par exemple, de représentants de la ville de Québec, aurait de propos délibéré, à une des assemblées des actionnaires, passé une résolution formelle autorisant le paiement de telle somme d'argent au directeur général des postes pour lui-même ou pour ses élections? Non, c'est absurde, et quand le directeur général des postes a fait cette déclaration il a tout simplement dit une chose qui n'a aucune importance.

Le 4 mai, après que l'amendement de M. Bowell eut été proposé, au cours du débat et avant que le vote ne fut pris, j'ai cité l'extrait ci-dessus de mon discours antérieur et j'ajoutai ces mots: "Eh bien, M. l'Orateur, j'ai été prophète dans cette occasion, ils ont fait exactement ce que je prévoyais, mais ce que j'osais à peine croire possible."

En face que mon omission formelle d'accuser sir Adolphe Caron d'avoir reçu des sommes d'argent d'aucune compagnie ou corps légalement constitué, après ma déclaration explicite en parlement que je ne pouvais ni porter ni prouver des accusations semblables, et bien que j'aie formellement averti le gouvernement de la futilité et de la tromperie de toute semblable allégation, nous trouvons cependant qu'ils font de cette même accusation le point principal de cette enquête et on me demande de l'appuyer.

J'ai montré que je n'avais pas porté les accusations qui vous ont été soumises, et que j'avais fait d'autres accusations qui ne vous ont pas été soumises.

J'étais prêt à appuyer par des preuves les accusations que j'avais portées, et j'indique dans un post-scriptum de cette lettre les noms des témoins que j'aurais fait assigner.

Il ne m'appartient pas de dire si les commissaires continueront leur enquête lorsqu'ils auront été informés du véritable état des choses. Je suis, cependant, fermement d'opinion que ni dans l'intérêt de la justice, ni par respect de moi-même, je ne dois assumer la responsabilité de la poursuite d'une enquête qui sera conduite dans les conditions établies par les termes de la commision qui paraît avoir été rédigée d'une manière habile afin de déjouer l'enquête et soustraire les délinquants au châtiment.

J'ai l'honneur d'être, messieurs,
Votre obéissant serviteur,

J. D. EDGAR.

Post-scriptum à la lettre du 13 *septembre* 1892.

Bien qu'on m'ait refusé l'enquête que je demandais, et tout en refusant de prendre aucune part dans cette commission pour les raisons énoncées, je saisis cependant cette occasion de rendre publique une liste des témoins que j'aurais appelés si l'on m'avait donné l'occasion de prouver mes accusations, savoir:

1. Sir Adolphe Caron, à qui j'aurais aussi demandé de produire, pour les inspecter, ses livres de banque, carnets de chèques et livres de comptes, durant la période de 1882 à 1891.

2. Le secrétaire de la Compagnie de construction du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, et la production par lui de tous les contrats, sous-contrats et conventions relatives à la construction ou aux transactions financières du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean ; ainsi que les livres de minutes et les livres de comptes de la compagnie, et tous autres livres indiquant la réception ou le transfert d'aucune des subventions fédérales.

3. Le secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, et la production par lui des livres indiquant les dates de la réception et de paiement, ou de la disposition des subventions fédérales.

4. Le secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, et la production des livres indiquant les dates de la réception et de paiement, ou de la disposition des subventions fédérales.

5. L'honorable Thomas McGreevy, à qui j'aurais aussi demandé de produire tous les livres, livres de banque, carnets de chèques et talons de chèques, reçus, lettres, ordres, papiers et pièces justificatives ayant rapport à la réception et aux paiements des dépenses d'élections pendant qu'il agissait en qualité de trésorier politique du parti conservateur dans le district de Québec.

6. J. J. Macdonald, à qui j'aurais aussi demandé de produire toutes les conventions, correspondance et papiers de toute sorte se rapportant à l'achat par lui de ses intérêts dans le chemin de fer de Témiscouata, et toutes les pièces justificatives, billets ou chèques, et les livres contenant des inscriptions relatives aux paiements faits par lui comme considération de cet achat, et toutes les pièces justificatives, billets ou chèques ou livres contenant des inscriptions relatives au paiement de deniers pour aider à l'élection de sir A. P. Caron ou autres membres ou partisans du gouvernement dont il faisait partie, depuis que le dit J. J. Macdonald avait acquis un intérêt dans le dit chemin de fer et était devenu avantageusement intéressé dans les subventions fédérales accordées à ce chemin de fer.

7. J. Israël Tarte, à qui j'aurais demandé de produire toutes les conventions, correspondance, papiers, pièces justificatives ou documents de toute sorte, se rapportant à la vente à J. J. Macdonald d'un intérêt dans le chemin de fer de Témiscouata, ou au paiement de la considération de cet achat, ou à des contributions par toutes personnes avantageusement intéressées dans les subventions accordées à ce chemin de fer, pour des fins d'élection, pour aider à l'élection à la Chambre des communes de sir Adolphe Caron, ou d'autres membres ou partisans du gouvernement dont il faisait partie.

8. Le docteur Grandbois, M.P., à qui j'aurais aussi demandé de produire toutes les conventions, correspondance, papiers, pièces justificatives ou documents de toute sorte ayant rapport à la vente à J. J. Macdonald d'un intérêt dans le chemin de fer de Témiscouata, ou au paiement de la considération de cet achat, ou aux contributions par toutes personnes directement intéressées dans les subventions au dit chemin de fer pour les fins d'élection pour aider à l'élection à la Chambre des communes de sir Adolphe Caron, ou d'autres membres ou partisans du gouvernement dont il faisait partie.

9. A. R. Macdonald, à qui j'aurais aussi demandé de produire toutes conventions, correspondance, papiers, pièces justificatives ou documents de toute sorte ayant rapport à la vente à J. J. Macdonald d'un intérêt dans le chemin de fer de Témiscouata, ou au paiement de la considération de cet achat, ou aux contributions par toutes personnes avantageusement intéressées dans les subventions au dit chemin de fer pour les fins d'élection, pour aider à l'élection à la Chambre des communes de sir Adolphe Caron ou d'autres membres ou partisans du gouvernement dont il faisait partie.

10. Les représentants de la succession de feu l'honorable J. G. Ross, de Québec, et la production de toutes conventions, pièces justificatives, papiers, documents, correspondance ayant rapport à la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, ou à la construction de ce chemin, ou à ses transactions financières pour ce chemin, et aussi tous les billets, pièces justificatives et livres contenant des inscriptions ayant rapport aux paiements à ou pour sir Adolphe Caron, tandis que feu J. G. Ross s'occupait de la construction ou des finances de ce chemin de fer ou était avantageusement intéressé dans les subventions fédérales accordées à ce chemin.

11. H. J. Beemer, et la production par lui de tous les contrats, conventions, livres, papiers ou correspondance se rapportant à la construction du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, ou à ses transactions financières, et de tous billets, chèques, talons de chèques, pièces justificatives, livrets de banque, livres de comptes ou tous autres papiers, lettres ou documents ayant rapport ou contenant des inscriptions relatives aux paiements d'argent à sir Adolphe Caron ou ayant rapport aux contributions pour des fins électorales pour aider à l'élection à la Chambre des communes de sir Adolphe Caron, ou d'autres membres ou partisans du gouvernement dont il faisait partie.

12. Le gérant de la banque de Québec à Québec, et la production de tous livres indiquant les comptes d'escompte, de dépôts et général de Sir Adolphe Caron et de Thomas McGreevy durant la période de 1882 à 1891, pendant laquelle on accordait des subventions pour la construction du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean et du chemin de fer de Témiscouata.

13. Le gérant de la banque du Peuple à Québec, et la production de tous livres indiquant les comptes d'escompte, de dépôts et comptes en général de sir Adolphe Caron et de Thomas McGreevy durant la période de 1882 à 1891, pendant laquelle on accordait des subventions pour la construction du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean et du chemin de fer de Témiscouata.

14. Dans les procès-verbaux de la Chambre des communes du 10 juin 1892, dans un avis de motion de sir Richard Cartwright, on trouvera des copies de lettres, de reçus, et d'autres documents qui paraissent avoir une portée directe et essentielle sur les accusations que j'ai faites dans la Chambre des communes. Dans le cas où on ne pourrait s'assurer de la production des originaux par M. Thomas McGreevy, j'aurais demandé à M. John Alexander, du Bureau des Gravures, 16 Adélaïde, ouest, Toronto, de produire et de prouver les fac-similés photographiques de ces documents, etc., qu'il avait exécutés.

J. D. E.

MONTRÉAL, 9 novembre 1892.

JAMES D. EDGAR, ÉCR, C.R., M.P.,

Re accusations Caron.

MONSIEUR,—Nous avons devant nous votre lettre datée de Toronto, le 13 septembre dernier, adressée à l'honorable Basile Routhier et à l'honorable M. M. Tait, commissaires, donnant vos raisons pour refuser d'être présent et d'assister les commissaires dans l'enquête sur les sujets qui leur ont été soumis par la commission.

Nous regrettons beaucoup que vous vous soyez cru obligé d'adopter cette ligne de conduite en vue du vaste champ de sujets couvert par la commission et le désir sincère de toutes les parties concernées dans l'enquête de profiter de tous les moyens qui pourraient aider à faire découvrir la vérité.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur une partie de la lettre que M. Archibald vous a adressée le 5 septembre dernier, savoir :—" J'ai l'honneur de vous informer que j'ai été retenu par le gouvernement du Canada, en ma qualité d'avocat, pour conduire l'enquête mentionnée dans la commission, dont une copie vous est transmise sous ce pli. En autant que la résolution de la Chambre des communes en vertu de laquelle la commission émise a été principalement fondée sur des accusations originairement portées par vous-même, j'ai reçu instruction de vous informer que mes services professionnels sont à votre disposition pour vous permettre de prouver autant que possible ces accusations, ou quelques-unes d'entre elles, et je serai heureux de vous rencontrer en aucun temps et en aucun endroit que vous pourrez désigner dans le but de vous consulter et de recevoir vos instructions. On me demande de vous prier d'être présent à l'enquête, et je considérerais comme une faveur que vous me fournissiez, dans l'intervalle, les noms de toutes les personnes que vous désiriez ou que vous croiriez bon de faire assigner comme témoins, et je verrai à ce que tous les efforts soient faits pour nous assurer de leur présence, le gouvernement payant tous leurs frais.

" J'ai reçu instruction de donner toute considération possible à vos suggestions, qu'elles soient faites dans l'intervalle ou durant le progrès de l'enquête. Je suis autorisé à dire que la couronne paiera vos dépenses personnelles pendant que vous assisterez à l'enquête."

En donnant vos raisons pour ne pas acquiescer à notre demande, vous dites en premier lieu que "de graves objections ont été soulevées par un grand nombre des principaux et des plus expérimentés membres de la Chambre des communes contre la ligne de conduite tenue par le gouvernement au point de vue constitutionnel ; mais vous ajoutez que vous auriez été personnellement disposé à renoncer à toutes les objections de ce genre, si les accusations avaient été franchement soumises à la commission pour faire l'enquête." Il n'est pas nécessaire pour nous de dire quoi que ce soit sur la question constitutionnelle dont vous parlez, surtout parce que c'était une question à décider par la Chambre des communes. Il reste donc votre plainte :

1. Que le gouvernement a fait une omission volontaire dans la rédaction de la commission en omettant entièrement dans l'exposé de vos accusations telles que portées dans la chambre, de mentionner d'une manière quelconque votre dixième accusation, qui était comme suit :

10. " Que les dites sommes d'argent ci-dessus mentionnées dans les paragraphes 6 et 9 comme ayant été versées à titre de contributions pour des fins électorales, ont été ainsi employées de même que d'autres sommes souscrites par des entrepreneurs publics faisant affaires avec le gouvernement fédéral, et qu'elles ont été contrôlées et distribuées à profusion et illégalement par l'ordre direct et à la connaissance du dit sir A. P. Caron dans le but de corrompre les électeurs ; et qu'aux seules élections générales de 1887 plus de $100,000 ainsi souscrites ont été ainsi employées dans le but de corrompre les électeurs dans les districts électoraux suivants, savoir : Saint-Maurice, Champlain, Lévis, Montmorency, Charlevoix, Kamouraska, Témiscouata, L'Islet, Dorchester, Berthier, Portneuf, Québec, Gaspé, Rimouski, Montmagny, Bellechasse, Beauce, Mégantic, Québec-Ouest, Québec-Centre, Québec-Est et Trois-Rivières."

2. Que cette accusation, bien que de grave importance, a aussi été entièrement omise dans l'exposé des sujets sur lesquels la commission devait faire une enquête.

3. Que les autres accusations ont été tellement changées, surtout en limitant le domaine de l'enquête de manière à empêcher les commissaires de faire

une enquête sur les transactions relatives aux subventions accordées aux deux compagnies de chemin de fer mentionnées, après que ces subventions fussent passées par les mains de ces dites compagnies et entre les mains d'autres personnes profitablement intéressées dans ces subventions, que vous ne pouvez prouver les accusations telles qu'actuellement soumises et que vous ne les croyez pas fondées.

4. Que d'autres accusations que vous n'avez pas faites et que vous ne croyez pas vraies ont été soumises à la commission pour faire une enquête.

Avant de faire certaines observations sur la question de savoir si vos plaintes sont bien fondées ou non, permettez-nous d'attirer votre attention sur l'étendue et l'objet de la commission tels qu'énoncés sur la sixième page de la copie qui vous a été envoyée, comme suit :

"Que dans l'opinion de cette Chambre il est expédient qu'il soit institué une enquête sur la vérité ou la fausseté des allégations et accusations en dernier lieu mentionnées (savoir : "celles formulées par la Chambre elle-même comme étant renfermées dans les déclarations faites à la Chambre par vous et par d'autres députés"), et qu'à cette fin la Chambre pense qu'il est opportun et convenable que la preuve relative à ces allégations et accusations soit faite devant un ou plusieurs commissaires," etc.

La commission définit ensuite les devoirs des commissaires, et, finalement, leur donne instruction de faire rapport au secrétaire d'Etat des témoignages donnés devant eux. Il nous semble que votre lettre porte la preuve de deux méprises de votre part :

1. Que vous avez une responsabilité politique envers la Chambre à cause de sa détermination finale sur l'affaire soumise à la commission, comme l'implique votre lettre ;

2. Que votre présence a été demandée dans le but de vous faire constater votre défaut dans la poursuite de vos propres accusations.

Les accusations, à votre point de vue, ont été formulées par la Chambre sous sa propre responsabilité, comme étant de fait et en substance des accusations portées dans la Chambre. Il est vrai qu'elles ont été principalement fondées sur des déclarations faites par vous (probablement après avoir examiné soigneusement les sources d'où vous avez tiré vos renseignements), et ce n'est que parce qu'on présumait que vous pourriez par conséquent, et d'une manière exceptionnelle, aider aux travaux de la commission, que, par ordre du gouvernement, comme nous l'avons dit plus haut, nous vous avons prié d'être présent et de nous aider.

D'après les considérations qui précèdent, il est évident, en ce qui concerne vos objections, que la seule question essentielle à décider, est de savoir si tous les témoignages qu'on aurait pu légalement présenter à l'appui de vos accusations telles que portées dans la Chambre, auraient également pu s'appliquer aux accusations telles qu'actuellement soumises à la commission. Nous soumettons qu'il n'est pas du tout de votre compétence de vous plaindre que les accusations formulées par la Chambre contiennent plus que celles que vous avez portées vous-même, pourvu que les déclarations que vous avez faites à la Chambre puissent être à bon droit prouvées comme éléments principaux dans les accusations que la Chambre a réellement faites, et qu'elle a soumises à la commission pour faire une enquête.

En tenant compte de ces considérations, nous relèverons maintenant vos objections sériatim :

Quant à votre première objection que votre dixième accusation avait été volontairement omise dans l'énumération de vos accusations telle que publiée

dans la commission, nous ne voyons rien pour l'appuyer, ni aucune explication que vous l'ayiez faite, sinon que c'était une erreur provenant d'un examen fait à la hâte et imparfait de l'affaire. Cette accusation (votre dixième) parlait de corruption électorale dans un grand nombre de comtés pendant une élection générale qui avait eu lieu cinq ans auparavant, et comme vous le savez très-bien, la Chambre refusa d'accorder une enquête d'un caractère aussi étendu, et concernant des affaires qui auraient pu très bien former le sujet de pétitions d'élections, dans les divers comtés mentionnés, si ces pétitions eussent été faites en temps voulu, et qui ont réellement fait le sujet de pétitions d'élections dans quelques-uns d'eux. Elle a été omise par M. Bowell dans son amendement à votre motion, et omise sans doute, à dessein, parce qu'on ne pourrait demander à la Chambre d'accorder une enquête sur cette accusation, comme on lui a demandé d'en accorder une sur le sujet et l'intention des autres. Il suffit cependant de dire que la commission cite textuellement la résolution de la chambre sur laquelle elle est fondée, et ne justifie pas votre accusation d'omission volontaire. Cette résolution a été discutée très longuement, comme vous le savez très-bien, puisque vous avez pris une part importante dans ce débat.

Maintenant, quant à votre seconde objection, que cette dixième accusation contenait une question de grave importance, et aurait dû être soumise à l'enquête, laissez-nous pour un moment éliminer tout ce qui rapport à l'usage frauduleux de deniers dans certains comtés mentionnés, pour des fins de corruption, sur lequel, comme vous le savez, la Chambre a refusé de faire une enquête, parce que c'était une question qui relevait des tribunaux ordinaires par voie de pétitions d'élection, et non une question qui à cette époque affectait les droits ou privilèges d'aucun membre de la Chambre, et demandons-nous : Que reste-t-il dans cette accusation? Seulement l'allégation que des sommes d'argent obtenues sur les subventions ou sur le crédit des subventions accordées à la compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, ainsi que d'autres sommes obtenues des entrepreneurs du gouvernement, ont été contrôlées et distribuées avec l'autorisation directe et la connaissance de sir Adolphe Caron pour faire de la corruption électorale. Cela n'ajoute manifestement rien aux accusations antérieures, excepté les allégations générales que des deniers pour une somme non mentionnée, avaient été fournis par des personnes non mentionnées, ou dont l'identité n'est pas autrement établie, et que cet argent avait été aussi employé par sir Adolphe Caron pour faire de la corruption. Si vous aviez connu les personnes dont cet autre argent avait été obtenu, vous aviez une occasion de les mentionner, ou de rendre possible autrement leur identification. Si vous ne les connaissiez pas, il est difficile de voir comment vous pouviez justifier l'accusation générale, si réellement vous aviez intention d'ajouter quoi que ce soit à celles qui la précédaient. Nous supposons que vous ne pouviez vous attendre qu'on accordât une enquête sur une allégation aussi vague.

Vous connaissez, naturellement, très bien la pratique des tribunaux dans les cas où l'on porte des accusations vagues et générales. La personne qui les porte est obligée de particulariser, ou bien ses accusations sont éliminées, parce qu'elles ne donnent pas un avis raisonnable à la partie adverse de la nature et de la portée des accusations.

Quant à votre troisième objection, il est évident, en lisant la commission, que pour ce qui concerne le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, elle est fondée sur une citation erronée du libellé de la commission. En lisant vos accusations telles qu'énoncées dans la résolution qui est publiée dans la commission, nous trouvons que dans votre première accusation vous mentionnez

le montant des subventions qui avaient été accordées et payées par le gouvernement fédéral; dans votre seconde accusation, vous alléguez que des arrangements ont été conclus par la compagnie du chemin de fer en vertu desquels la dépense de ces subventions devait être faite par une compagnie de construction par l'entremise de H. J. Beemer, un entrepreneur, et de concert avec lui, et que le dit Beemer et ceux qui l'aidaient à trouver des fonds pour ces travaux de chemin de fer recevaient le bénéfice de ces subventions. Puis suivent les nos 3 et 4 relatives à la position de sir Adolphe Caron dans le gouvernement, et les moyens qu'il avait de connaître les transactions des personnes qui recevaient ces subventions. Puis suivent les nos 5 et 6 qui allèguent que sir A. P. Caron a reçu frauduleusement de fortes sommes d'argent à même ces subventions ou à même des fonds prélevés sur leur propre crédit par des personnes avantageusement intéressées dans ces subventions; et de plus, que de fortes sommes d'argent ont été souscrites dans un but de corruption électorale à même ces dites subventions, à la demande de sir A. P. Caron.

Les accusations telles qu'énoncées dans la commission suivent les vôtres en alléguant la concession des subventions et la position de sir A. P. Caron dans le gouvernement, et par la troisième accusation continuent comme suit:—

" Que pendant la dite période, et pendant que le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean se construisait en partie au moyen des dites subventions, le dit sir A. P. Caron a sciemment aidé et contribué à distraire les dites subventions des fins de leur octroi, en recevant pour des fins électorales, de la dite compagnie de chemin de fer, ou d'une compagnie de construction formée pour construire le dit chemin de fer, ou du sieur H. J. Beemer, gérant ou entrepreneur du dit chemin, de fortes sommes d'argent à même les dites subventions, et à même les deniers prélevés sur leur crédit; et qu'aussi, pendant la dite période, il a, de plus, sciemment aidé et contribué à obtenir des dites compagnies ou de l'une d'elles, le paiement, à même les dites subventions ou à même les deniers prélevés par les dites compagnies ou par l'une d'elles, sur leur crédit, de fortes sommes d'argent pour des fins électorales et pour aider à l'élection à la Chambre des communes du dit sir A. P. Caron et d'autres membres et partisans du gouvernement dont il formait partie.

" Qu'après que quelques-uns des paiements en dernier lieu mentionnés ont été ainsi obtenus et versés, le dit sir A. P. Caron, en considération des dits paiements, a frauduleusement aidé la compagnie à obtenir de nouvelles subventions du parlement fédéral."

Dans votre lettre voici comment vous présentez votre objection sur ce sujet: " On remarquera que dans chacune de mes accusations 5, 6, 8 et 9 j'ai accusé sir Adolphe Caron d'avoir frauduleusement reçu des sommes d'argent de personnes qui étaient directement intéressées dans ces subventions. Cette accusation a été absolument éliminée dans toutes les parties des accusations soumises aux commissaires, et cependant on ne peut nier que ce soit une accusation des plus graves. Pour compenser apparemment cette omission, on trouvera une accusation entièrement nouvelle ou une série d'accusations dans l'exposé de M. Bowell, qu'on vous a soumis pour faire une enquête. Dans l'accusation n° 3 de M. Bowell ayant rapport à la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, il est dit que sir Adolphe Caron a reçu de fortes sommes d'argent pour des fins électorales " de la dite compagnie de chemin de fer", ou " d'une compagnie de construction formée pour la coustructiou du dit min de fer."

Vous vous apercevrez en l'examinant que vous avez omis dans la citation que vous avez faite de la troisième accusation (3) dans la commission,

les mots suivants : " Ou d'un nommé H. J. Beemer en sa qualité de gérant ou d'entrepreneur du dit chemin de fer." Vous avez apparemment lu à la hâte votre propre seconde accusation, dans laquelle vous décrivez les personnes qui étaient intéressées dans ces dites subventions, comme suit : " Des arrangements ont été conclus par la dite compagnie de chemin de fer en vertu desquels les dites subventions ont été dépensées par une compagnie de construction, par l'entremise du nommé H. J. Beemer ou de concert avec lui, et que le dit Beemer et ceux qui l'ont aidé à trouver des fonds pour la construction des travaux du dit chemin de fer ont eu le bénéfice des dites subventions."

La commission, comme vous le voyez, bien que n'employant pas exactement les mots dont vous vous êtes servi, s'écarte de votre accusation en insérant spécifiquement le nom de la personne que vous déclarez (comme de fait c'est prouvé) avoir été avantageusement intéressée dans les subventions, et en omettant le terme général sur lequel vous insistez si fortement : " les personnes avantageusement intéressées dans les subventions." Je vous renvoie de nouveau aux principes qui régissent toute enquête équitablement conduite et qui exigent qu'un accusateur donne un avis raisonnable à la partie adverse des noms de ceux à l'égard desquels on l'accuse d'avoir mal agi.

Vous verrez donc que dans le cas de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, au moins, la commission dirige spécifiquement l'enquête sur toute transaction corruptrice en rapport avec les subventions accordées aux dits chemins de fer par sir Adolphe Caron, se rattachant non seulement à la compagnie elle-même mais aussi à tous ceux qui sont arrivés à avoir droit de gérer ces subventions avant qu'elles ne soient dépensées pour la construction actuelle du chemin, ou, pour nous servir de votre propre phrase, à tous ceux " qui étaient avantageusement intéressés dans ces subventions." Quant au chemin de fer de Témiscouata, il est à remarquer que vous ne spécifiez pas, comme vous l'avez fait dans les autres cas, les personnes qui étaient avantageusement intéressées dans le chemin de fer, mais vous vous contentez de termes généraux, savoir : " Les personnes qui de temps à autres ont contrôlé la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata et les dites subventions, ou qui y étaient avantageusement intéressées." Cette différence d'expressions de votre part peut très probablement s'expliquer par le fait que vous saviez (comme vous auriez pu facilement le savoir en consultant les documents publics dans le département des chemins de fer, et les documents de la session, et comme le gouvernement le savait très bien) que la dite compagnie de chemin de fer avait en tout temps contrôlé ces subventions et les avaient reçues personnellement du gouvernement. La preuve qui a été faite montre que la compagnie a fait un contrat avec la société McDonald et Boswell pour la construction des travaux, mais la considération de ce contrat a été le transfert de tout l'actif de la compagnie, y compris le capital-actions, aux dits McDonald et Boswell, de sorte que ces derniers devinrent en réalité la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, bien qu'ils gardassent leurs comptes de construction sous les noms de McDonald et Boswell.

Nous ne croyons pas que dans les circonstances ci-dessus mentionnées, vous puissiez sérieusement prétendre que l'omission des noms " McDonald et Boswell " dans la commission, ou l'omission des termes généraux que vous employez tel que ci-dessus cité, ait rendue étrangère à la cause la preuve offerte des transactions de McDonald et Boswell avec ces subventions de concert avec sir Adolphe Caron pour des fins de corruption. Une objection semblable a été faite de la part de sir Adolphe Caron, mais la commission l'a rejetée comme n'étant pas fondée.

Mais même si cette preuve était étrangère en vertu de la cinquième accusation contenue dans la commission, ne serait-elle pas pertinente en vertu de la septième, qui se lit comme suit : " Que le dit sir Adolphe Caron a détourné de leur destination des deniers publics dans le but de corrompre l'électorat du Canada, savoir : une partie des deniers votés à titre de subventions, tel que ci-dessus mentionné."

Vous dites que sir Adolphe Caron a reçu soit personnellement des personnes avantageusement intéressées dans les subventions accordées par le parlement à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, ou que sur sa demande ou à sa connaissance ces personnes ont souscrit de fortes sommes d'argent à même ces subventions pour aider les partisans du gouvernement dans l'élection. Nous n'avons qu'à vous demander si ces actes constitueraient une appropriation frauduleuse de deniers publics de la part de sir A. P. Caron ? S'ils en constituent, il en est spécialement accusé dans la clause numéro sept (7) de la commission. S'ils n'en constituent pas une, pourquoi vous plaignez-vous de leur omission dans les accusations que vous avez maintes fois déclarées être des accusations d'appropriation frauduleuse de deniers publics.

Puis suivent les 8e, 9e et 10e clauses, qui varient l'exposé de l'accusation contre sir A. P. Caron, de manière à rendre admissible la preuve de chaque fait qui tendait à montrer des transactions frauduleuses au sujet des subventions dont il parle, soit seul soit de concert avec d'autres.

Nous ne pouvons vous empêcher de penser, si vous nous permettez de le dire, que c'était l'existence de ces accusations plus sérieuses qui, tout en contenant tout ce que vous avez allégué, sont allées tellement au delà de votre accusation, qui vous ont fait reculer même jusqu'à manquer de comparaître pour les soutenir, et que c'est cela, joint à ce que nous croyons être une erreur sur la nature de votre responsabilité dans le résultat de la commission, qui vous a surtout décidé de refuser notre demande de nous aider.

Nous avons cependant placé pleinement et justement devant la commission toute la preuve applicable à l'enquête. Nous avons assigné tous les témoins que vous avez mentionnés comme étant probablement capables de rendre témoignage dans l'affaire, ainsi que d'autres, que nous avons cru bon d'examiner.

Nous avons demandé à la commission d'ajourner et de fixer un jour pour se réunir de nouveau, pour clore formellement ses travaux, et bien qu'il soit entendu que la production de témoignages est terminée, cependant si vous le demandez et si vous nous donnez des raisons satisfaisantes de croire que d'autres témoignages que vous désiriez maintenant nommer, puissent donner un témoignage important relatif à l'enquête, nous demanderons de rouvrir les procédures dans le but d'entendre ces témoins. Nous vous inclurons une copie des dépositions qui ont été prises.

Nous sommes vos obéissants serviteurs,

J. S. ARCHIBALD,
F. J. BISAILLON.

N. B.—Le 19 novembre courant a été fixé pour la réunion des commissaires ci-dessus mentionnées.

J. S. A.
F. J. B.

La lettre qui précède est un double d'une lettre déposée à la poste à Montréal à l'adresse de James D. Edgar, C.R., M.P., Toronto, le 14 novembre courant.

J. S. ARCHIBALD,
F. J. BISAILLON.

MONTRÉAL, 15 novembre 1892.

Edgar versus Caron.

TORONTO, 16 novembre 1892.

À

J. S. ARCHIBALD, écr, C.R., et
F. J. BISAILLON, écr, C.R.

Re accusations Caron.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 9 du courant, mais qui n'est partie de Montréal que le 14, et que j'ai reçue hier. Je n'ai pas encore eu le temps de parcourir avec soin le gros volume contenant quatre cents pages de témoignages que vous m'avez envoyé le même jour ; et de plus, il serait prématuré de ma part de critiquer la conduite de l'avocat de la couronne ou les décisions des commissaires, avant que les procédures soient rapportées à la Chambre des communes. Vous citez des extraits de votre lettre du 5 septembre, dans laquelle vous offrez de placer vos services professionnels à ma disposition pour me permettre d'établir les accusations sur lesquelles la commission royale doit faire une enquête. J'ai donné mes raisons pour ne pas me conformer à votre demande, en incluant une copie de ma lettre aux commissaires, en date du 13 septembre, et il n'est pas nécessaire de les répéter ici. Je dirai seulement que mon opinion générale, que j'ai encore, était que certaines accusations très importantes avaient été complètement omises de celles soumises aux commissaires, tandis que d'autres n'étaient plus reconnaissables tant elles avaient été mutilées.

Pour des raisons que je ne peux que deviner, on n'a fait aucune réponse quelconque à cette lettre. Que mes opinions aient été partagées soit par les commissaires soit par les avocats de la couronne, on m'a laissé complètement dans les ténèbres à ce sujet jusqu'à hier, et lorsqu'il est bien trop tard, vous combattez quelques-unes de mes positions et dites que les accusations Bowell étaient mêmes plus larges que les miennes. Vous n'essayez pas d'expliquer pourquoi vous n'avez annoncé que ces opinions étaient celles des commissaires et les vôtres que lorsque tous les témoins essentiels eurent été examinés et renvoyés.

J'avoue que je suis étonnamment surpris de vos affirmations que les accusations de M. Bowell étaient plus sérieuses que les miennes, qu'elles contenaient tout ce que j'avais allégué, et qu'elles allaient tellement au delà de mes accusations que j'avais reculé même jusqu'à ne pas comparaître pour les soutenir. Je crains que l'enthousiasme que vous a causé votre petite lettre n'ait quelque peu affecté votre imagination, car il est à peine croyable que les collègues de sir Adolphe Caron aient désiré que leurs actes d'accusations fussent plus sérieux ou que leurs accusations contre lui fussent plus graves que les miennes. Dire une telle chose, c'est la réfuter.

Si, cependant, les procédures aux termes de la commission montrent qu'on a donné une plus large interprétation à quelques-unes des accusations qui leur ont été soumises, que j'aurais supposé devoir être justifiable d'après leur langage, je le reconnaîtrai franchement. Il semble très déplorable que M. Bowell, dans sa revision de mes accusations, ait fait de si nombreuses modifications qu'elles m'ont porté ainsi que la presse, et (comme vous le dites) les avocats de sir Adolphe Caron, à la conclusion qu'il y avait des différences essentielles et intentionnelles dans la signification des deux séries d'accusations.

De plus, bien que vous ayez reçu, au milieu de septembre, et avant qu'un seul témoin eût été appelé, ma lettre aux commissaires, exposant complètement mes doutes sur l'admission par eux des témoignages que j'aurais pu produire à l'appui de mes accusations originales, ce n'est que lorsque tous les témoins

que j'avais nommés ont été examinés que je reçois, soit de vous-même, soit des commissaires, la plus légère intimation que toute preuve semblable serait admise. Sans vouloir imputer à qui que ce soit des motifs inconvenants, je ne puis m'empêcher de croire que ceux qui ne sont pas disposés à être charitables soient portés à douter de la franchise de votre silence sur ce point—silence qui fut soigneusement gardé jusqu'à ce que chacun de ces témoins eût été examiné. Après avoir dépassé ce point sûr, on me dit que l'enquête avait un but beaucoup plus large que je supposais, et on me demande maintenant si j'ai d'autres témoins. Il me semble que, au point de vue pratique, l'avantage de cette mesure que vous prenez est douteuse, parce qu'elle vient si manifestement trop tard. Je pourrais ajouter que je ne connais, dans le moment, aucun témoin essentiel pour appuyer mes accusations originales, à part ceux que j'ai nommés dans ma lettre du 13 septembre dernier. Je trouve par le coup d'œil rapide que j'ai pu jeter sur les témoignages qne même la nature restreinte de l'enquête et les circonstances sans précédent qui l'ont entourée, n'ont pas empêché quelques révélations foudroyantes des faits sur lesquels étaient fondées mes accusations.

Vous devez entièrement ces révélations à la liste que je vous ai donnée des témoins que j'aurais fait appeler pour prouver mes accusations originales. Après vous avoir fourni cette liste, il vous aurait été impossible (même si vous l'aviez désiré) de vous empêcher de les appeler.

Lorsque l'on aura rendu publique la preuve même imparfaite qu'on a fait jaillir, personne n'aura de difficulté à s'apercevoir pourquoi les exigences politiques de parti demandaient qu'on me refusât un comité d'enquête de la Chambre des communes.

Je serai bien surpris si un réveil indigné de l'opinion publique n'insiste pas pour que l'enquête complète, juste et publique que j'ai demandée de mon siège en parlement, soit accordée la session prochaine, et que les révélations partielles qui ont été faites soient complètement prouvées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. D. EDGAR.

MONTRÉAL, QUÉ., 19 novembre 1892.

JAMES D. EDGAR, écr., C.R., M.P.,
Toronto.

Re accusations Caron

MONSIEUR,—Votre lettre datée du 16 du courant nous est parvenue hier.

Nous prenons note de la déclaration suivante dans votre lettre : "Je pourrais ajouter que je ne connais dans le moment aucun témoin essentiel pour appuyer mes accusations originales, à part ceux que j'ai nommés dans ma lettre du 13 septembre dernier."

Nous devons vous remercier de cette admission, parce qu'elle ne laisse aucun doute que la commission a épuisé toutes les sources de renseignements.

Vous ne discutez pas la solidité des arguments de notre lettre du 9 du courant, quant à l'étendue du domaine de l'enquête, si ce n'est par ce qu'on pourrait appeler un *argumentum absurdum*, lorsque vous dites : "J'avoue que je suis étonnamment surpris de vos affirmations que les accusations de M. Bowell étaient plus sérieuses que les miennes, qu'elles contenaient tout ce que j'avais allégué et qu'elles allaient tellement au delà de mes accusations que

j'avais reculé même jusqu'à ne pas comparaître pour les soutenir. Je crains que l'enthousiasme que vous a causé votre petite lettre n'ait quelque peu affecté votre imagination, car il est à peine croyable que les collègues de sir Adolphe Caron aient désiré que leurs actes d'accusations fussent plus sérieux ou que leurs accusations contre lui fussent plus graves que les miennes."

Vous supposez comme fondé que nous avons affirmé que M. Bowell et les membres du gouvernement, collègues de sir Adolphe Caron, avaient porté des accusations contre lui et qu'elles étaient plus graves que celles portées par vous. Cette supposition est tout à fait erronée. Voici ce que nous disions dans notre lettre sur ce sujet :

" Les accusations, à notre point de vue, ont été formulées par la Chambre sous sa propre responsabilité comme étant de fait et en substance des accusations portées dans la Chambre. Il est vrai qu'elles ont été principalement fondées sur des déclarations faites par vous," etc. Nous continuions ensuite en faisant remarquer (comme la commission elle-même le fait toujours) que vos accusations originales ont été amplifiées au cours du débat par vous et par d'autres députés de la Chambre, et que la commission avait été rédigée de manière à inclure toutes les accusations originales (à l'exception de votre dixième accusation), et aussi tout ce que vous, sir Richard Cartwright et l'honorable David Mills, au cours de ce débat, avez allégué être la signification de ces accusations, et que l'interprétation de vos accusations par les messieurs ci-haut nommés les rendaient de plus grave importance que n'indiquait leur rédaction. Ni l'honorable M. Bowell, ni aucun des membres du gouvernement n'ont porté d'accusation contre sir Adolphe Caron ; mais trouvant que certaines accusations avaient été publiquement portées contre lui, ils ont proposé à la Chambre de les soumettre à une enquête par une commission royale.

Le reste de votre lettre contient une plainte de votre part que ni nous ni les commissaires ne vous avons intimé que le but de l'enquête était plus large que vous n'aviez supposé, que lorsque tous les témoins essentiels eussent été examinés.

Nous croyons que c'est une plainte singulière de votre part, vous qui êtes un avocat de premier ordre et d'expérience, un député de la Chambre des communes, qui avez pris une part active dans le débat sur la résolution de la Chambre en vertu de laquelle la commission a été créée. Si votre véritable raison pour ne pas prendre part à l'enquête, comme vous avez été invité à le faire, était que vous doutiez que l'on permît à la preuve de couvrir tous les points que vous jugiez essentiels, pourquoi ne vous êtes-vous pas présenté et n'avez-vous pas demandé un jugement des commissaires sur ce point? Vous auriez alors été tout à fait excusable de vous retirer lorsque vous vous seriez vu indûment restreint.

La lettre de M. Archibald du 9 septembre vous priait de paraître à l'enquête et d'aider à ses travaux. Il vous offrait ses services professionnels pour cela. Non seulement vous avez refusé d'assister, mais vous avez dit que votre respect de vous-même aurait été compromis en le faisant. Vous n'avez pas adressé votre lettre, exposant les raisons de votre refus, à M. Archibald, mais vous l'avez adressée aux commissaires eux-mêmes, afin qu'elle fît partie de leur dossier, et vous en avez envoyé en même temps une copie à M. Archibald.

Maintenant vous vous plaignez que ni les commissaires ni nous ne vous avons informé que vous étiez dans l'erreur sur l'étendue du domaine de l'enquête que lorsque tous les témoins essentiels eussent été examinés, et vous laissez entendre un manque de franchise de notre part. Nous n'insinuerons pas un manque de sincérité de la vôtre.

Nous ne pouvons supposer que vous vous attendissiez à ce que les commissaires entrassent en correspondance avec vous à propos du jugement qu'ils rendaient sur l'admission de certaines preuves. Cela eût été contraire à leurs devoirs comme juges.

Vous attendiez-vous alors que l'avocat de la couronne, à qui vous n'aviez pas adressé votre lettre du 13 septembre, opposât son opinion à la vôtre si formellement exprimée et vous demandât de nouveau d'aider à une enquête dans laquelle vous affirmiez que votre respect de vous-même serait compromis? Vous vous êtes fié à votre propre jugement sur le point en question. Vous avez décliné l'offre de services professionnels de M. Archibald, et vous ne pouviez raisonnablement supposer qu'il la renouvelât.

Nous vous avons remercié de l'aide indirecte que vous nous avez donnée en rendant publics les noms des personnes qui devaient, vous le croyiez, rendre un témoignage essentiel. Lorsque nous les eûmes interrogés tous, afin de prendre tous les moyens de rendre l'enquête aussi complète que possible, nous décidâmes de vous écrire pour vous demander si vous connaissiez d'autres personnes qui pourraient être examinées. Nous ne vous avons aucunement demandé de vous écarter de votre ligne de conduite antérieure de non-intervention, mais seulement de faire ce que vous aviez déjà fait, rendre publics les noms de tous les témoins que vous connaissiez. Nous désirions mettre au dossier une réponse à votre lettre du 13 septembre (droit que vous ne nous nierez assurément pas), et nous avons profité de l'occasion pour vous communiquer cette réponse.

Nous ne vous suivrons pas dans vos insinuations de manque de franchise et de mauvaise foi de notre part. Elles peuvent parfaitement bien être laissées à décider par le jugement public fondé sur les travaux que nous avons faits.

Nous sommes vos obéissants serviteurs,

J. S. ARCHIBALD,
F. J. BISAILLON.

Je jure que je remplirai sincèrement et fidèlement, au meilleur de mes capacités la charge et les fonctions de commissaire royal nommé par lettres patentes du 16 juin 1892, pour recevoir les témoignages sur les accusations portées contre l'honorable sir A. P. Caron, C.C.M.G. Ainsi que Dieu me soit en aide.

Assermenté devant moi ce 7e jour de septembre 1892, à Québec. } A. B. ROUTHIER.

J. H. R. Burroughs,
Com. *per ded. pot.*

Je jure que je remplirai sincèrement et fidèlement et au meilleur de mes capacités la charge et les fonctions de commissaire royal nommé par lettres patentes du 16 juin 1892, pour recevoir les témoignages sur les accusations portées contre l'honorable sir A. P. Caron, C.C.M.G. Ainsi que Dieu me soit en aide.

Assermenté devant moi ce 7e jour de septembre 1892, à Québec. } M. M. TAIT.

J. H. R. Burroughs,
Com. *per ded. pot.*

CANADA,
PROVINCE DE QUÉBEC,
District de Québec.

COMMISSION DU SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION ROYALE.

Nous, les honorables Adolphe Basile Routhier et Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure de la province de Québec, en vertu des pouvoirs qui nous ont été conférés en notre qualité de commissaires royaux nommés par lettres patentes sous le grand sceau de la Puissance du Canada, en date du seizième jour de juin mil huit cent quatre-vingt-douze, pour prendre les témoignages quant à la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, C.C.M.G., et faire rapport au secrétaire d'Etat du Canada des témoignages pris devant nous nommons par les présentes Gustave Faribault Hamel, avocat, de Sainte-Marie, Beauce, greffier et secrétaire de cette commission.

Donné sous notre sceau en la cité de Québec, le sixième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
District de Québec.

COMMISSION ROYALE.

Je jure que je remplirai exactement et fidèlement, au meilleur de mes capacités, la charge de greffier, à laquelle j'ai été nommé par la commission royale.

GUSTAVE HAMEL.

Assermenté devant moi, à Québec, ce septième jour de septembre 1892.

A. B. ROUTHIER,
Commissaire.

CANADA,
PROVINCE DE QUÉBEC,
District de Québec.

COMMISSION ROYALE.

Je jure de remplir exactement et fidèlement, au meilleur de mes capacités, les fonctions de sténographe de la commission royale, nommée pour prendre les témoignages quant à la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, C.C.M.G., et en faire rapport. Ainsi que Dieu me soit en aide.

THOMAS P. OWENS.

Assermentée devant moi, ce 20e jour de septembre 1892.

A. B. ROUTHIER,
Commissaire.

CANADA,
PROVINCE DE QUÉBEC,
District de Québec.

COMMISSION ROYALE.

Je jure de remplir exactement et fidèlement, au meilleur de mes capacités, la charge et les fonctions de sténographe de la commission royale nommée pour prendre les témoignages quant à la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, C.C.M.G. Ainsi que Dieu me soit en aide.

J. O. MARCEAU.

Assermenté devant moi ce vingtième jour de septembre 1892.

A. B. ROUTHIER,
Commissaire royale.

CANADA,
PROVINCE DE QUÉBEB,
District de Québec.

COMMISSION ROYALE.

Je comparais de la part du gouvernement du Canada.
QUÉBEC, 8 septembre 1892.

J. S. ARCHIBALD.

DANS L'AFFAIRE DE LA COMMISSION ROYALE

Nommée sous le grand sceau de la Puissance du Canada, dans le but de prendre les témoignages quant à la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir A. P. Caron, C.C.M.G.

PREMIÈRE SÉANCE.

JEUDI, 8 septembre 1892.

La première séance est tenue dans le palais de justice, Québec.

PRÉSENTS :

L'honorable ADOLPHE BASILE ROUTHIER,
" MELBOURNE M. TAIT,
Commissaires.

Les commissaires prennent leurs sièges à 11.15 a.m., et annoncent que M. Gustave Hamel, avocat, de Québec, a été nommé greffier et secrétaire des commissaires.

Le secrétaire lit alors la commission et aussi le certificat de J. H. R. Burroughs, écr, commissaire *per dedimus potestatem*, attestant qu'il a reçu le serment d'office des commissaires.

M. J. S Archibald, C.R., de Montréal, comparaît de la part du gouvernement du Canada, et dit qu'il a reçu instruction d'agir dans l'affaire en qualité d'avocat de la couronne dans un certain procès criminel. M. E. A. Pentland, C.R., et M. Charles Fitzpatrick, comparaissent de la part de sir A. P. Caron. La commission ajourne alors jusqu'au 20 du courant l'audition des témoins.

SECONDE SÉANCE.

MARDI, 20 septembre 1892.

Les commissaires prennent leurs sièges à 10.30 a.m.

L'honorable juge Routhier, président des commissaires, dit qu'ils ont adressé une lettre à M. J. D. Edgar, député de la Chambre des communes pour Ontario-Ouest, le notifiant de comparaître devant eux, mais qu'il a refusé de le faire, pour les raisons énoncées dans une lettre maintenant produite au dossier.

F. J. Bisaillon, C R., comparaît comme avocat du gouvernement. A Ferguson, C.R., d'Ottawa, comparaît aussi comme premier conseil pour sir A. P. Caron.

Matthew J. Dickieson, de la cité d'Ottawa, premier comptable du département des finances, est alors assermenté et examiné par M. Archibald de la part de la poursuite, et on lui demande de produire tous les certificats de l'auditeur général, procurations, chèques et pièces justificatives ayant rapport aux paiements des subventions accordées au chemin de fer de Témiscouata.

Demande est faite par A. Ferguson, C.R., premier conseil de la défense, de la part de sir Adolphe Caron, de faire préparer un état de tous les différents comptes de subventions payées, afin de leur donner la chance de dire s'ils admettent ces paiements, et éviter ainsi une grande perte de temps. Demande rejetée par les commissaires sur objection soulevée par MM. Archibald et Bisaillon, C.R., de la part du gouvernement. Le témoin est alors examiné.

M. Archibald, de la part de la poursuite, demande que les commissaires ajournent la séance jusqu'au 21 à 10.30 a m. La commission s'ajourne en conséquence.

TROISIÈME SÉANCE.

MERCREDI, 21 septembre 1892.

Les commissaires prennent leurs sièges à 10.30 a.m.

Louis Kossuth Jones, secrétaire de l'ingénieur en chef du département des chemins de fer, Ottawa, est alors examiné et assermenté de la part de la couronne par M. Bisaillon, C.R., et produit les documents suivants concernant le chemin de fer du Lac Saint-Jean et de Témiscouata, qui sont produits comme pièces pour la couronne.

A 4 p.m. la commission s'ajourne jusqu'au 22 septembre 1892, à 10.30 a.m.

QUATRIÈME SÉANCE.

JEUDI, 22 septembre 1892.

Les commissaires prennent leurs sièges à 10.30 a.m.

M. J. G. Scott, secrétaire du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, et de la Compagnie de construction du lac Saint-Jean, est alors examiné par J. S. Archibald, C.R., pour la couronne, et on lui demande de produire toutes les pièces justificatives, documents, papiers, contrats, etc., concernant les dites compagnies ci-dessus, et ayant un rapport quelconque avec ces dites compagnies, par le gouvernement fédéral.

L'examen de M. J. G. Scott se continue jusqu'à l'ajournement à 4.30 jusqu'au 23 septembre.

CINQUIÈME SÉANCE.

VENDREDI, 23 septembre 1892.

Les commissaires prennent leurs sièges à 10.30 a.m.

Examen de J. G. Scott, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, continué par J. Archibald pour la couronne.

On s'oppose à la preuve de certains paiements sous forme de dons ou de prêts par la Compagnie de construction de Québec et du Lac Saint-Jean pour toutes fins électorales pour l'élection de sir Adolphe P. Caron ou ses partisans.

A. Ferguson, de la part de sir Adolphe P. Caron, s'oppose fortement à la preuve, pour la raison qu'elle ne tombe pas sous la juridiction de la commission et n'est pas du domaine de l'enquête.

M. Charles Fitzpatrick plaide aussi longuement la même objection.

MM. Archibald et Bisaillon, de la part de la couronne, prétendent que cette question est du domaine de l'enquête, et qu'ils ont le droit de montrer que de fortes sommes d'argent ont été ainsi payées pour aider à l'élection de sir Adolphe Caron ou ses partisans, à même les subventions du gouvernement fédéral.

Le président rejette l'objection pour la raison que leur commission leur donne le droit de faire une enquête sur les transactions comme celles dont il est parlé.

A 12.30 a.m., M. Fitzpatrick, avocat de sir Adolphe Caron, commence le contre-interrogatoire du témoin.

A 1 heure p.m., ajournement jusqu'à 2 p.m.

A 2 p.m. la séance recommence et le contre-interrogatoire de J. G. Scott se continue jusqu'à 3 p.m.

Alors le témoin est ré-examiné jusqu'à l'ajournement à 4 p.m. au lendemain matin à 10.30 a.m.

SIXIÈME SÉANCE.

SAMEDI, 24 septembre 1892.

Les commissaires prennent leurs sièges à 10.30 a.m.

Les témoins suivants sont appelés, James Geggie, Frank Ross, de la cité de Québec, et Henry James Beemer, de la cité de Montréal.

MM. Geggie et Beemer sont présents et ce dernier est examiné par J. S. Archibald, C.R., pour la couronne, et il lui demande de produire certains documents concernant ses différentes transactions avec la Compagnie du chemin de fer, et la Compagnie de construction du Lac Saint-Jean.

M. Fitzpatrick, de la part de sir Adolphe Caron propose un ajournement jusqu'à jeudi le 29 du courant, afin de faciliter la production de ces documents par le témoin. Il demande aussi qu'il ne produise que les livres et documents se rapportant d'une manière quelconque aux affaires actuellement sous enquête, et que pour cette fin, ils soient examinés par le témoin en présence des avocats des deux parties, et de plus soumis à l'approbation des commissaires.

M. Archibald, C.R., de la part de la couronne, dit qu'il n'a aucune objection à cet ajournement et la motion est accordée.

La commission s'ajourne alors jusqu'à jeudi, le 29 septembre 1892, à 10.30 a.m.

SEPTIÈME SÉANCE.

JEUDI, 29 septembre 1892.

Les commissaires prennent leurs sièges à 10.30 a.m.

Les noms de messieurs Israël Tarte, Thomas McGreevy, Frank Ross, James Geggie, Antoine Bonheur, Wm. Dean, gérant de la banque de Québec, et H. J. Beemer, sont appelés.

MM. Tarte, Beemer et Dean sont présents.

Le président lit un télégramme de l'honorable Thomas McGreevy, disant qu'il se présenterait devant la commission le lendemain, 30 du courant.

H. J. Beemer, de la cité de Montréal, entrepreneur de la construction d'une partie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, est alors examiné par J. S. Archibald, C.R., pour la couronne.

Son examen est interrompu pendant quelques minutes pour permettre à M. J. G. Scott, secrétaire de la Compagnie de chemin de fer du Lac Saint-Jean, de produire certains documents qui sont consignés au dossier.

L'examen de M. Beemer se continue ensuite. Ayant demandé au témoin de dire s'il avait en sa possession des comptes des souscriptions politiques pour l'élection de sir Adolphe Caron ou de ses partisans de 1882 à 1891, et s'il avait souscrit à ce fonds.

M. A. Ferguson, C.R., de la part de sir A. P. Caron, s'oppose à cette question.

M. C. Fitzpatrick plaide longuement aussi la même objection.

M. Archibald, C.R., répond de la part de la couronne.

Le juge Routhier, président de la commission, rejette l'objection.

M. Beemer ayant répondu qu'il avait en sa possession un livre de compte des sommes dépensées pour des fins d'élection, reçoit ordre de le produire, sur motion de M. Archibald, C.R.

A 4 p.m., le témoin revient en cour sans les livres, qu'il n'a pu trouver, et promet de les produire le lendemain matin.

La commission s'ajourne alors jusqu'à demain, 30 du courant, à 10.30 a.m.

HUITIÈME SÉANCE.

VENDREDI, 30 septembre 1892.

Les commissaires se réunissent à 10.30 a.m.

L'honorable Geo. Irvine, C.R., comparaît de la part de H. J. Beemer et demande à la commission de se consulter avec son client avant que ce dernier soit examiné davantage.

La demande est accordée, et l'honorable Thomas McGreevy est alors examiné par l'avocat de la couronne

En réponse à la question qu'on lui demandait de produire tous les documents, livres de compte, etc., en sa possession, ayant rapport aux affaires sous enquête, le témoin dit qu'il n'a aucun document semblable excepté des reçus qu'il n'avait pu trouver mais qu'il produirait dès qu'il les découvrirait.

W. R. Dean, gérant par intérim de la banque de Québec, est ensuite examiné par J. S. Archibald, C.R., et produit un état ou extrait des livres de la banque indiquant la responsabilité de H. J. Beemer vis-à-vis la banque et feu J. S. Ross.

A 2 p.m. le témoignage de M. Beemer est repris et continué. Le témoin produisant l'état demandé par la couronne.

A 5 p.m. la commission s'ajourne jusqu'au lendemain matin à 10.30.

NEUVIÈME SÉANCE.

SAMEDI, 1er octobre 1892.

Les commissaires se réunissent à 10.30 a.m.

M. James Geggie est examiné par J. S. Archibald, C.R., et produit les documents concernant les relations financières entre l'honorable J. S. Ross et H. J. Beemer, et ayant rapport aux souscriptions politiques de 1882 à 1891.

M. Ch. Fitzpatrick, de la part de Sir A. P. Caron, contre-interroge le témoin.

M. Dean est rappelé pour produire certains documents.

La commission s'ajourne jusqu'à mardi le 4 octobre à 10.30 a.m.

DIXIÈME SÉANCE.

MARDI, 4 octobre 1892.

Les commissaires prennent leurs sièges à 10.30 a.m.

On appelle les noms de MM. J. J. Macdonald, A. R. Macdonald, E. D. Boswell, A Grandbois, Thomas McGreevy, Frank Ross, P. B. Dumoulin, Israël Tarte, Ernest Wurtele.

J. S. Archibald, de la part de la couronne, demande à l'honorable Thos. McGreevy de produire les papiers et documeuts que les commissaires lui avaient ordonné de produire lorsqu'il a été antérieurement examiné, et il répond qu'il ne peut le faire, les ayant cherché sans succès, mais qu'il s'efforcerait de les trouver, et s'il réussit il les produira vendredi.

Le président rappelle au témoin que la prochaine fois qu'il se présentera devant les commissaires il devra être en état de dire s'il a perdu ou non ces papiers.

On commence ensuite l'examen de M. Ernest Wurtele, de la cité de Québec, comptable de M. Beemer.

M. Archibald déclare alors qu'il a fini pour le moment l'enqnête concernant l'affaire du chemin de fer du lac Saint-Jean, et qu'il examinera maintenant le témoin au sujet des subventions du chemin de fer de Témiscouata.

A. R. Macdonald, surintendant de la division de Québec du chemin de fer Intercolonial, est alors examiné par M. Bisaillon, C.R., de la part de la couronne.

M. Bisaillon, de la part de la couronne, fait motion que lorsque la commission s'ajournera elle reste ajournée jusqu'à mardi prochain, afin de lui permettre d'assigner des témoins, et de lire une règle prise contre eux dans le cas où ils refuseraient de se présenter.

Par la déposition de M. A. R. Macdonald, il paraît que son témoignage n'est qu'accessoire à celui de MM. J. J. Macdonald et E. D. Boswell, qui sont réellement les témoins les plus importants dans cette affaire du chemin de fer de Témiscouata, parce qu'ils possèdent tous les papiers et documents appartenant à la compagnie.

Son Honneur le juge Tait, commissaire, se plaint de la perte de temps résultant de ces ajournements répétés, attirant l'attention de l'avocat de la couronne sur le fait que l'assignation signifiée au témoin en dernier lieu mentionné n'avait pas été faite à temps. En ce qui le concerne, il n'est pas disposé à accorder aucun ajournement après celui-ci.

J. S. Archibald, C.R., de la part de la couronne, dit qu'il a agi avec toute la diligence possible et ne peut être tenu responsable du manque de comparution de MM. McDonald et Boswell, ces messieurs ayant quitté leurs domiciles

il y a quelques jours. Naturellement, les commissaires savent que la poursuite a jusqu'à un certain point travaillé dans les ténèbres.

Le Dr Grandbois, M.P. pour le comté de Témiscouata, est alors examiné par M. Bisaillon, et subséquemment contre-interrogé par M. Ferguson, C.R.

La commission s'ajourne à 4 p.m. jusqu'à mardi, le 11 du courant, à 10.30 a.m.

ONZIÈME SÉANCE.

MARDI, 11 octobre 1892.

Le président de la commission, l'honorable M. Routhier, ajourne la commission jusqu'à mardi, le 18 octobre courant, à cause du défaut de comparution des témoins nécessaires.

DOUZIÈME SÉANCE.

MARDI, 18 octobre 1892.

L'honorable A. B. Routhier, président de la commission, prend son siège à 10.30 a.m., et dit que la commission restera ajournée jusqu'à mercredi, le 26 du courant.

Les avocats de la défense, M. Ferguson et M. Fitzpatrick, ne pouvant être présents avant cette date.

TREIZIÈME SÉANCE.

MERCREDI, 26 octobre 1892.

Les commissaires se réunissent à 10.30 a.m.

L'honorable Thomas McGreevy comparaît de nouveau, et M. Archibald, C.R., de la part de la couronne, lui demande de produire les papiers, ordres, etc., qu'on lui a ordonné de produire, mais il ne consent qu'à les lire et à en laisser prendre copie par les sténographes. Il est alors examiné *de novo*, au sujet de ces documents, et contre-interrogé par M. Pentland, de la part de sir Adolphe Caron.

John J. McDonald, entrepreneur de chemins de fer, est alors examiné par J. S. Archibald, C.R., de la part de la couronne. Il est membre de la société McDonald et Boswell, et demeure à la Rivière-du-Loup.

Au cours de son examen, on demande au témoin si une des considérations du transport fait à McDonald et Boswell par la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata était que les dits McDonald et Boswell souscriraient de l'argent pour l'élection de sir Adolphe Caron ou de quelques-uns de ses partisans.

Une objection est soulevée par A. Ferguson de la part de sir Adolphe P. Caron.

Le juge Routhier, président de la commission, rejette l'objection disant que la question n'est que préliminaire, et il faudra que la couronne prouve une relation quelconque entre sir A. P. Caron et l'obtention d'argent des entrepreneurs.

E. D. Boswell, de la société McDonald et Boswell, est alors examiné.

La commission s'ajourne à 4 p.m., jusqu'à demain, jeudi, 27 octobre.

QUATORZIÈME SÉANCE.

Les commissaires se réunissent à 10.30 a.m.

E. D. Boswell continue son témoignage jusqu'à 12 m., lorsque P. B. Dumoulin, gérant de la succursale de la banque du Peuple à Québec, est aussi examiné par la Couronne, qui lui demande de produire les livres de dépôts ou de comptes de sir A. P. Caron, de 1882 à 1891, dans cette banque, et dit qu'à sa connaissance sir A. P. Caron n'a jamais eu aucun compte dans sa banque durant cette période.

Les commissaires ajournent jusqu'à 2 p.m.

F. Ross est examiné par la couronne et dit qu'il n'a connaissance de rien du tout à propos de cette enquête.

W. R. Dean de la banque de Québec est examiné, *de novo*, par J. S. Archibald, et contre-interrogé par M. Ferguson, de la part de sir A. P. Caron.

A. R. McDonald, est examiné, *de novo*, relativement à certains arrangements mentionnés par J. J. McDonald dans son examen à propos du transport par la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata à McDonald et Boswell, à l'effet que des souscriptions au fonds électoral avaient alors été mentionnées, et dit que tel n'a pas été le cas. Il dit de plus qu'il ne sait pas ce qu'est devenue la subvention de $25,000 de la ville de Fraserville à la dite compagnie de chemin de fer, parce que J. J. McDonald n'a jamais jugé à propos de lui en rendre compte.

Israël Tarte, journaliste, de la cité de Montréal, actionnaire de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, et encore l'un de ses directeurs, est alors examiné par la Couronne par le ministère de J. S. Archibald, C.R.

Ce témoignage clos la preuve de la part de la couronne.

J. A. Ferguson, de la part de Sir A. P. Caron, demande qu'on lui permette d'examiner son client, et on le lui permet.

Sir Adolphe P. Caron, directeur général des postes du Canada, et membre du Conseil privé de Sa Majesté pour le Canada, est alors examiné et donne sa version de ses relations avec les compagnies de chemin de fer du Lac Saint-Jean et de Témiscouata.

Il est ensuite contre-interrogé par J. S. Archibald, C.R.

La preuve est déclarée close des deux côtés et la commission s'ajourne pour faire son rapport.

QUINZIÈME SÉANCE.

SAMEDI, 19 novembre 1892.

Les commissaires se réunissent à 10.30 a.m.

M. Archibald, C.R., de la part de la couronne, dit qu'il a envoyé à M. Edgar, M.P., pour la division ouest d'Ontario, une copie de la preuve et une lettre produite au dossier, le 16 du courant, le priant de dire s'il avait d'autres témoins à suggérer, et que s'il en avait, ces témoins pourraient être examinés. Il dit aussi avoir également reçu une réponse qui est produite au dossier.

M. Bisaillon, C.R., pour la couronne, et C. Pentland, de la part de sir A. P. Caron, sont présents en cour.

Les commissaires ajournent alors pour faire rapport.

Certifié exact.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

LISTE DES TÉMOINS INTERROGÉS.

1892.

20 septembre.—MATTHEW G. DICKIESON, premier comptable du ministère des finances, Ottawa.

21 " LOUIS KOSSUTH JONES, secrétaire de l'ingénieur en chef du département des chemins de fer, Ottawa.

22 " J. G. SCOTT, secrétaire de la Compagnie du commerce de bois du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

24 " HORACE JAMES BEEMER, entrepreneur de chemin de fer, Montréal.

29 " HORACE JAMES BEEMER, *de novo.*

30 " JAMES SCOTT, *de novo.*

30 " H. J. BEEMER, *de novo.*

30 " HON. THOMAS MCGREEVY, Québec.

30 " WILLIAM R. DEAN, gérant intérimaire de la Banque de Québec, Québec.

1er octobre.—JAMES GEGGIE, de la ville de Québec.

4 " HON. THOMAS MCGREEVY, *de novo.*

4 " ERNEST WURTELE, de la ville de Québec.

4 " A. R. MCDONALD, surintendant de la division de Québec du chemin de fer Intercolonial, Granville.

4 " Dr. GRANDBOIS, M.P., Fraserville, P.Q.

26 " HON. THOMAS MCGREEVY, *de novo.*

26 " JOHN J. MCDONALD, entrepreneur de chemin de fer, Fraserville.

26 " E. D. BOSWELL, de la société McDonald et Boswell, Fraserville.

27 " do do do

27 " P. B. DUMOULIN, gérant de La Banque du Peuple, Québec.

27 " FRANK ROSS, Québec.

27 " W. R. DEAN, *de novo.*

27 " A. R. MCDONALD, *de novo.*

27 " J. ISRAEL TARTE, journaliste, Montréal.

27 " SIR A. P. CARON, C.C.M.G., directeur général des postes du Canada.

COMMISSION ROYALE.

Liste et inventaire des pièces produites.

Numéros et lettres des pièces produites.	Par qui produites.	Date de la production.	Dates des pièces produites.	Nature des pièces produites.
Pièce "D" 1, pour la couronne.....	Matthew G. Dickieson, premier comptable du ministère des finances, Ottawa	1892. 20 septembre..	1883. 17 novembre...	Chèque officiel n° 9928 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, payable à l'ordre de la Cie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean comme subvention ; signé par le s.-min. des finances et contresigné par l'auditeur général, pour la somme de $24,355.55 ; aussi, certificat de l'auditeur général et reçu de J. G. Scott, secrétaire de la Cie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, annexés.
Pièce "D" 2, pour la couronne.....	do	do ..	1885. 5 mai.....	Chèque officiel n° 14813 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, payable à l'ordre de la Cie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean comme subvention ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour la somme de $37,027 ; aussi, certificat et reçu, annexés ; et procuration au gérant de la Banque de Montréal, à Ottawa.
Pièce "D" 3, pour la couronne.....	do	do ..	22 septembre..	Chèque officiel n° 2484 sur la Banque des Marchands, à Ottawa, payable à l'ordre de la Cie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean comme subvention ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour la somme de $38,373 ; aussi, certificat et reçu, annexés.
Pièce "D" 4, pour la couronne.....	do	do ..	19 novembre..	Chèque officiel n° 16621 sur le Banque de Montréal, à Ottawa, payable à l'ordre de la Banque de Québec pour la Cie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean comme subvention ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour la somme de $27,840 ; aussi, certificat et reçu, annexés.
Pièce "D" 5, pour la couronne.....	do	do ..	1886. 20 janvier....	Chèque officiel n° 17589 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, payable à l'ordre de la Banque de Québec pour la Cie du ch. de fer de Québec et du lac St-Jean comme subvention ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour la somme de $24,532 ; aussi, certificat et reçu, annexés.
Pièce "D" 6, pour la couronne.	do	do ..	22 février. .	Chèque officiel n° 17589 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, payable à l'ordre de la Banque de Québec pour la Cie du ch. de fer de Québec et du lac St-Jean comme subvention ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour la somme de $96,000 ; aussi, certificat et reçu, annexés.

Pièce "D" 7, pour la couronne.	do	do	....	22 juillet..... Chèque officiel n° 1779 sur la Banque de Québec, à Ottawa, payable à l'ordre d'elle-même pour la Cie du ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean comme subvention ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour la somme de $6,000 ; aussi, certificat et reçu, annexés, avec procuration de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean au gérant de la Banque de Québec, à Ottawa, pour retirer les deniers dus à la compagnie et en donner reçu.
Pièce "D" 8, pour la couronne.	do	do	....	9 octobre .... Chèque officiel n° 0303 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de la Banque de Québec pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean comme subvention ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour la somme de $83,688, avec certificat et reçu annexés.
Pièce "D" 9, pour la couronne.	do	do	....	13 décembre .. Chèque officiel n° 1836 sur la Banque de Québec, à Ottawa, à l'ordre d'elle-même pour la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, à compte de la subvention ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour la somme de $3,300, avec certificat et reçu annexés.
Pièce "D" 10, pour la couronne.	do	do	....	23 décembre... Chèque n° 1457 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de la Banque de Québec pour la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour $48,747, avec certificat et reçu annexés.
Pièce "D" 11, pour la couronne.	do	do	....	15 février..... Chèque officiel n° 2085 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, payable à l'ordre de la Banque de Québec, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, comme subvention ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour la somme de $60,474, avec certificat et reçu de la banque annexés.
Pièce "D" 12, pour la couronne.	do	do	....	31 août. ..... Chèque officiel n° 4757 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, payable à l'ordre de la Banque de Québec, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, à compte de la subvention ; signé pour le s.-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour la somme de $103,479, avec certific. et reçu de la banque annexés.
Pièce "D" 13, pour la couronne.	do	do	....	22 octobre .... Chèque officiel n° 5337 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de la Banque de Québec, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, en à-compte sur la subvention ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'audit. général pour la somme de $85,814, avec certificat et reçu de la banque annexés..
				1888
Pièce "D" 14, pour la couronne.	do	do	....	9 avril..... Chèque officiel n° 6858 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, payable à l'ordre de la Banque de Québec, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, comme à-compte sur la subvention ; signé pour le sous.-min. des finances contresigné pour l'audit. général, pour la somme de $42,720, avec certificat et reçu de la banque annexés.
				1889
Pièce "D" 15, pour la couronne. . ..	do	do	....	27 février..... Chèque officiel n° 9444 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de la Banque de Québec, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, comme à-compte sur la subvention ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour la somme de $19,911, avec certificat et reçu de la banque annexés.
Pièce "D" 16, pour la couronne.	do	do	....	25 octobre .... Chèque officiel n° 11755 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de la Banque de Québec, pour la Compagnie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean, comme à-compte sur la subvent., embran. de Chicoutimi et ligne-mère ; signé par le sous-min. des fin. et contresigné par l'audit. gén., pour la somme de $38,440. avec cer. et reçu de la banque annexés.
				1891

LISTE ET INVENTAIRE DES PIÈCES PRODUITES—*Suite.*

Numéros et lettres des pièces produites.	Par qui produites.	Date de la production.	Date des pièces produites.	Nature des pièces produites.
		1892	1887	
Pièce "D" 17, pour la couronne.	Matthew G. Dickieson.....	20 septembre..	16 janvier.....	Chèque officiel n° 16581 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, payable à l'ordre de Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, comme à-compte sur la subvention ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour la somme de $20,800, avec certificat. Aussi, annexée, procuration à Frank Ross de la part de la Compagnie du ch. de fer de Québec et du lac Saint-Jean, pour recevoir les subventions allouées à la compagnie.
Pièce "D" 18, pour la couronne.	do	do	13 février....	Chèque officiel n° 16797 sur la Banque de Montréal à Ottawa, à l'ordre de Frank Ross, pour les subventions à la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean ; signé pour le sous-min. des fin. et contres. pour l'auditeur général, pour la somme de $14,000, avec cert. annexé.
Pièce "D" 19, pour la couronne.	do	do	20 février.....	Chèque n° 16956 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de Frank Ross, pour les subventions à la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean pour le pont de la rivière Saint-Charles ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour $15,150, avec certificat annexé.
Pièce "D" 20, pour la couronne.	do	do	27 février.....	Chèque officiel n° 17001 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean (subvention, Lorette et Québec) ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour $26,300, avec certificat annexé.
Pièce "D" 21, pour la couronne.	do	do	30 avril.....	Chèque officiel n° 17718 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, à compte de la subvention ; signé pour le sous-ministre des fin., et contresigné pour l'audit. gén., pour $6,700, avec cert. annexé.
Pièce "D" 22, pour la couronne.	do	do	17 octobre	Chèque officiel n° 19555 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, à compte de la subvention, pont sur la rivière Saint-Charles à Québec ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour $9,600, avec certificat annexé.
Pièce "D" 23, pour la couronne, ...	do	do	13 novembre..	Chèque officiel n° 19855 sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, à compte de la subvention (pont de la rivière Saint-Charles) ; signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général, pour $4,522.73, avec certificat annexé, et mandat.
Piéce "D" 24, pour la couronne.....	do	do	....	Bordereau des mandats, chèques, certificats, etc., ci-dessus mentionnés.

Certifié exact. GUSTAVE HAMEL, *secrétaire de la commission royale.*

Chemin de fer de Témiscouata.

		1892.	1881.	
Pièce "DT" 1, pour la couronne. . . .	Matthew G. Dickieson.....	20 septembre,.	14 septembre..	Deux chèques officiels, nos 1087 et 4,905, de $10,000 et $45,946 respectivement, payables à l'ordre de Charles A. Pipon, gérant de la Banque Molson, à Toronto, pour la Cie du ch. de fer de Témiscouata, le premier sur la Banque Molson, à Montréal, le second sur la Banque de Montréal, à Ottawa, l'un et l'autre signés pour le sous-ministre des finances et contresignés par l'auditeur général, à compte de la subvention. Aussi, certificat annexé avec procuration de la Cie du ch. de fer de Témiscouata à Charles A. Pipon.
Pièce "DT" 2, pour la couronne. . . .	do	do	5 octobre	Chèque officiel no 5110, de $54,248, sur la Banq. de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de la Banq. Molson, à Toronto, pour la Cie du ch. de fer de Témiscouata, signé pour le sous-ministre des finances et contresigné par l'auditeur général, à compte de la subv. Aussi, certificat annexé.
Pièce "DT" 3, pour la couronne.	do	do	29 novembre..	Chèque officiel, no 5676, de $44,806, sur la Banq. de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de Charles A. Pipon, gérant de la Banq. Molson, à Toronto, pour la Cie du ch. de fer de Témiscouata, signé par l'adjoint du sous-ministre des finances et contresigné pour l'auditeur général ; certificat et reçu de la banque annexés ; à compte de la subvention.
			1887.	
Pièce "DT" 4, pour la couronne	do	do	31 décembre ..	Chèque officiel, n° 5995, de $11,184, sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de Charles A. Pipon, gérant de la Banque Molson, à Toronto, pour la Cie du ch. de fer de Témiscouata, signé pour le sous-ministre des finances, contresigné par l'auditeur général. Paiement sur subvention autorisée par arrêté du conseil du 17 décembre 1887 ; avec certificat et reçu de la banque annexés.
			1888.	
Pièce "DT" 5, pour la couronne.	do	do	13 février	Chèque officiel no 6422, de $50,500, sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de Charles A. Pipon, gérant de la Banque Molson, à Toronto, pour la Cie du ch. de fer de Témiscouata, signé pour le sous-ministre des finances, contresigné par l'auditeur général. Paiement sur subvention autorisée par arrêté du conseil du 8 février 1888. Aussi, certificat et reçu de la banque annexés.
Pièce "DT" 6, pour la couronne.	do	do	6 juin	Chèque officiel n° 7291, de $33,000, sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de cette banque pour la Cie du ch. de fer de Témiscouata, signé par le sous-ministre des finances, contresigné pour l'auditeur général. Paiement sur subvention autorisée par arrêté du conseil du 6 juin 1888. Aussi, annexés, certificats et procuration à la Banque de Montréal, à Ottawa.
Pièce "DT" 7, pour la couronne.	do	do	27 juillet.. ...	Chèque officiel, no 7822, de $21,000, sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de cette banque, pour la Cie du chemin de fer de Témiscouata, signé pour le sous-ministre des finances, contresigné pour l'auditeur général. Paiement sur subv. autorisée par arrêté du conseil du 25 juillet 1888 ; avec certificat et reçu de la banque annexés.
Pièce "DT" 8, pour la couronne.	do	do ...	8 septembre..	Chèque officiel, no 8139, de $61,464, sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de cette banque, pour la Cie du ch. de fer de Témiscouata, signé pour le sous-ministre des finances et contresigné par l'auditeur général. Paiement sur subvention autorisée par arrêté du conseil du 5 septembre 1888 ; avec certificat et reçu de la banque annexés.

LISTE ET INVENTAIRE DES PIÈCES PRODUITES—*Suite.*

Numéros et lettres des pièces produites.	Par qui produites.	Date de la production.	Date des pièces produites.	Nature des pièces produites.
		1892.	1890.	
Pièce "DT" 9, pour la couronne.	Matthew G. Dickieson.....	20 septembre..	6 octobre	Chèque officiel nº 8346, de $10,000, sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de cette banque, pour la Cie du ch. de fer de Témiscouata, signé pour le sous-ministre des finances, contresigné pour l'auditeur général. Paiement sur subvention autorisée par arrêté du conseil du 25 septembre 1888 ; avec certificat et reçu de la banque annexés.
Pièce "DT" 10, pour la couronne.	do	do	27 novembre..	Chèque officiel, n° 8741, de $59,000, sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de cette banque, pour la Cie du ch. de fer de Témiscouata, signé pour le sous-ministre des finances, contresigné pour l'auditeur général. Paiement sur subvention autorisée par arrêté du conseil du 23 novembre 1888 ; avec certificat et reçu de la banque annexés.
Piéce "DT" 12, pour la couronne. ...	do	do	23 janvier.....	Chèque officiel, n° 1061, de $4,300, sur la Banque de Toronto, à Toronto, à l'ordre de la banque de Montréal, pour la Cie du ch. de fer de Témiscouata, signé pour le sous-ministre des finances, contresigné par l'auditeur général. Aussi, chèque nº 12667, de $70,000, à la banq. de Montréal, à l'ordre de cette banque, pour la compagnie ci-dessus, signé et contresigné comme plus haut. Balance de subv. autorisée par arrêté ministériel du 15 jan. 1890. Aussi, certificat et reçu de la banq. annexés.
Pièce "DT" 13, pour la couronne.	do	do	17 décembre..	Chèque officiel, n° 16221, de $48,520, sur la Banq. de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de la même, pour la Cie du ch. de fer de Témiscouata, signé pour le sous-ministre des finances et contresigné pour l'audit. général, à compte de la subv. à l'embranch. de St-François, autorisée par arrêté du conseil du 5 déc. 1890. Certificat et reçu de la banq. annexés.
			1891.	
Pièce "DT" 14, pour la couronne.	do	do	20 janvier.....	Chèque officiel, nº 16614, de $34,250, sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de la même, pour le compte de la Cie du ch. de fer de Témiscouata, signé et contresigné comme ci-dessus. Compte de l'embranch. de St-François, subv. autorisée par arrêté du conseil du 16 janv. 1891. Certificat et reçu de la banque annexés.
Pièce "DT" 15, pour la couronne.	do	do	9 octobre ...	Chèque officiel, nº 19441, de $13,395, sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de la même, pour la susdite compagnie, paiement sur la subvention autorisée par arrêté du conseil du 20 octobre 1891. Certificat et reçu de la banque annexés.
Pièce "DT" 16, pour la couronne.	do	do	23 décembre..	Chèque officiel, n° 20203, de $41,435, sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de la même, pour la compagnie susdite, à compte de la subvention autorisée par arrêté du conseil du 19 décembre 1891. Certificat et reçu de la banque annexés.
			1889.	
Pièce "DT" 11, pour la couronne.	do	do	1er février....	Chèque officiel, nº 9250, de $11,746, sur la Banque de Montréal, à Ottawa, à l'ordre de la même, pour la Cie du ch. de fer de Témiscouata, à compte de subvention ; arrêté du conseil du 22 février 1889. Certificat et reçu de la banque annexés

Pièce "DT" 17, pour la couronne.	Matthew G. Dickieson.....	do ...	do	Bordereau des mandats et chèques susmentionnés produits par M. G. Dickieson.

Certifié exact.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

Pièce "LJ" 1, pour la couronne.	Louis Kossuth Jones, secrétaire de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.....	21 septembre..	1883. 7 mai.....	Lettre n° 31276, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, adressée à Sir Chs Tupper, min. des ch. de fer et canaux, par Simon D. Simon, transmettant une pétition de E. Beaudet vice-président de la Cie du ch. de fer de Québec et du Lac St Jean, signée par des membres du parlement, et demandant modification de l'acte passé à la dernière session allouant un supplément de $176,000 à cause que la ligne était de 25 milles plus longue qu'il n'avait été estimé. Lettre datée du 30 avril, et pétition du 27 du même mois, 1883. Aussi, lettre et pét. au même effet adressées au min. des ch., et lettre du sec.-min. des fin. au dép. des ch. de fer, demandant qu'elles soient prises en considération.
Pièce "LJ" 2, pour la couronne.	do	do ..	8 mai.....	Lettre n° 31316, affaire n° 978, datée du 4 mai 1883, de J. G. Scott, secrétaire de la Cie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean, au secrétaire du dép. des ch. de fer, à Ottawa, transmettant devis de construction du ch. de fer avec certificat de l'ingénieur en chef que la section de dix milles en voie de construction, au nord de St-Raymond, donne une idée moyenne raisonnable de toute la ligne, et qu'inspec. a été faite par A. L. Light, ingé. du gouv. de Québec, ou sous ses instructions.
Pièce "LJ" 3, pour la couronne.	do	do ..	14 juin.....	N° 31675, affaire n° 978, ch. de f. de Québec et du Lac St Jean. Arrêté du conseil en date du 7 juin 1883 allouant une subvention additionnelle à la Cie ci dessus en sus de celle octroyée par l'acte 45e Vic., ch. 14, la dite subv. était de $3,200 par mille pour une dist. additionnelle de 25 milles, ne devant pas dépasser $80,000 ; aussi, esquisse annexée.
Pièce "LJ" 4, pour la couronne.	do	do ..	23 août.....	N° 32182, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Arrêté du conseil du 18 août 1883, autorisant l'exécution d'une convention avec ladite Cie du chemin de fer pour la construction de la ligne entre Saint-Raymond et le lac St-Jean, et approuvant la minute, annexée, de la convention proposée.
Pièce "LJ" 5, pour la couronne.	do	do ..	31 octobre....	N° 32619, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Deux pétitions des habitants de la paroisse de Valcartier et des habitants de la paroisse de St-Gabriel ouest, comté de Québec, à l'adresse de l'honorable M. A. P. Caron, min. de la mil., pour une sub. au ch. de f. de Québec et du Lac St-Jean afin d'acheter des rails pour la construct. de leur ch., 10 milles, entre la riv. Jacques-Cartier et Gosford. Faute de sub., ils demandent qu'on leur donne ou leur prête de vieux rails.
Pièce "LJ" 6, pour la couronne.	do	do .	10 novembre..	N° 32700, affaire n° 978, ch. de f. de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de Thomas Ridout, disant qu'il consid. la prem. sect. de 10 milles du ch. de f. de Québec et du Lac St-Jean ou nt aux trav. exécu. comme don. une idée moyenne raionnable de toute la ligne; recommande le paiement de la subvention de $3,200 par mille.

LISTE ET INVENTAIRE DES PIÈCES PRODUITES—*Suite.*

Numéros et lettres des pièces produites.	Par qui produites.	Date de la production.	Date des pièces produites.	Nature des pièces produites.
		1892.	1883.	
Pièce "LJ" 7, pour la couronne.	Louis Kossuth Jones	21 septembre.	17 novembre.	N° 327316, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Lettre du commissaire des douanes, datée du 16 nov. 1883, au secrétaire du dép. des ch. de f. disant qu'il est entendu, au sujet de la réclam. du min. des douanes contre MM. Withal et Ross, que le montant dû sera déduit de nouv. du premier paie. de la subvention—montant, $7,777.52.
Pièce "LJ" 8, pour la couronne.	do	do	do	N° 32747, affaire n° 978, ch. de f. de Québec et du Lac St-Jean. Lettre du com. des douanes au secrét. du dép. des ch. de f., disant que le montant de la réclamation contre MM. Withal et Ross, inexactement spécifié dans la lettre n° 32741, devrait être de $7,644.45.
Pièce "LJ" 9, pour la couronne.	do	do	19 novembre.	N° 32753, affaire n° 798, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Arrêté du conseil en date du 15 novembre 1883, autorisant le paiement à la Cie susdite du ch. de fer du Lac St-Jean, de la subvention de $3,200 par mille, pour les premiers dix milles.
Pièce "LJ" 10, pour la couronne.	do	do	24 novembre.	N° 32787, affaire n° 978, ch. de f. de Québec et du Lac St-Jean. Lettre du com. des douanes, datée du 21 nov. 1883, au sec. du dép. des ch. de fer, au sujet de la réclamation du ministre des douanes contre MM. Withall et Ross, demandant l'émission d'un chèque pour le montant déduit, soit $7,144.45.
			1884.	
Pièce "LJ" 11, pour la couronne.	do	do	29 janvier.	N° 33122, affaire n° 978, Cie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Lettre de J. G. Scott, secrétaire de la susdite Cie, au min. de ch. de fer et canaux, à Ottawa, datée du 26 janv. 1884, demandant au nom de cette Cie que la sub. allouée par des lois antérieures soit complété de façon à couvrir toute la longueur du ch. de fer à construire, et donnant le montant nécessaire à cet effet, $403,200— 1. Pour prol. la ligne jusque d. la v. de Québec. $115,200 2. Embranchement jusqu'à la Tuque. 96,000 3. Embranchement jusqu'à Chicoutimi. 192,000, aussi, plan annexé.
Pièce "LJ" 12 pour la couronne.	do	do	26 mars.	N° 35506, affaire n° 978, ch. de f. de Québec et du Lac St-Jean. Pétition de A. J. A. Gagné et d'autres membres du parlement, demandant que le gouvernement alloue au chemin de fer susdit une subvention suffisante pour en assurer la construction.
Pièce "LJ" 13, pour la couronne.	do	do	24 juillet.	N° 34421, affaire n° 978, ch. de f. de Québec et du Lac St-Jean. Lettre de J. G. Scott, sec. de la susdite Cie de ch. de f. en date du 19 juillet 1884, à A. P. Bradley, sec. du dép. des ch. de fer, à Ottawa, transmettant copie d'une résolution du bureau des direc. transférant à MM. Ross et Cie, de Québec, la subvention fédérale de $3,200 par mille pour 10 milles du ch. à partir de la station n° 2186 au lac Siméon jusqu'à celle n° 2714 près de la rivière à Pierre.

Pièce "LJ" 14, pour la couronne.....	do	do	1885. 10 avril.....	N° 36343, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de Collingwood Schreiber, ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat, sur n° 35143, contenant copie du rapport d'inspection de M. Ridout de la seconde section de 10 milles, au nord de St-Raymond, et disant que cette section n'est pas achevée selon la convention.
Pièce "LJ" 15, pour la couronne.....	do	do	28 avril.....	N° 36496, affaire n° 978, chemin de fer de fer de Québec et du Lac St-Jean. Arrêté du conseil du 22 avril 1885. Autorisant le paiement à la susdite compagnie de la somme de $37,027 comme subvention pour la seconde section de 10 milles au nord de Saint-Raymond.
Pièce "LJ" 16, pour la couronne.....	do	do	10 septembre..	N° 37573, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Lettre de J. G. Scott, secrétaire de la susdite compagnie au sec. du départ. des ch. de fer, en date du 9 sept. 1885, disant que la Cie a transféré à MM. Ross et Cie, la subvention pour 30 milles de ce ch. de fer à partir de la station n° 2714 jusqu'à la station n° 4298, et demandant des renseignements quant à l'émission d'une procuration à Ross pour retirer les deniers de la Banque de Québec.
Pièce "LJ" 17, pour la couronne.....	do	do	12 septembre..	N° 37593, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean. Lettre du gérant de la Banque de Québec, à Ottawa, datée du 11 sept. 1885, au secrétaire du département des chemins de fer, disant que la banque a reçu une procuration de MM. Ross et Cie.
Pièce "LJ" 18, pour la couronne.....	do	do	do	N° 37597, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Rapport de Collingwood Schreiber, ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat, recommandant le paiement de $38,373 à la susdite compagnie, et transmettant le rapport de M. Ridout qui dit que la section entre les 20e et 30e mil. à l'ouest de St-Raymond est conforme aux termes du marché.
Pièce "LJ" 19, pour la couronne.....	do	do	19 septembre..	N° 37653, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil en date du 15 septembre 1885, autorisant le paiement à la susdite compagnie de $38,373, applicable à la section entre les 20e et 30e milles à l'ouest de Saint-Raymond.
Pièce "LJ" 20, pour la couronne.....	do	do	22 septembre..	N° 37682, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Lettre de J. G. Scott, secrétaire de la susdite compagnie, datée du 21 sept. 1885, au secrétaire du département des ch. de fer, transmettant copies de transferts des subventions payables par le gouvernement à Jules Tessier, M.P.P. 1. 24 août 1885, en faveur de J. G. Ross et Cie, pour $7,000. 2. 24 août 1885, en faveur de J. G. Ross, pour $26,000. 3. 14 septembre 1885, en faveur de Ross et Cie, pour $32,000.
Pièce "LJ" 21, pour la couronne.....	do	do	15 octobre....	N° 37887, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Lettre de J. G. Ross, président de la susdite compagnie, datée du 10 octobre 1885, au secrétaire du département des ch. de fer, transmettant copie d'une résolution du bureau des directeurs de la Cie du commerce de bois du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, transférant à la Banque de Québec la subvention au montant de $26,000 à lui transportée comme président de cette compagnie le 24 août 1885.
Pièce "LJ" 22, pour la couronne.....	do	do	9 novembre...	N° 38100, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de Collingwood Schreiber, ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat, disant que M. Ridout a inspecté le ch. de fer du Lac Saint-Jean depuis le 30e jusqu'au 40e mille au nord de Saint-Raymond, et recommandant le paiement de la subvention, $27,840.

LISTE ET INVENTAIRE DES PIÈCES PRODUITES.—*Suite.*

Numéros et lettres des pièces produites.	Par qui produites.	Date de la production.	Dates des pièces produites.	Nature des pièces produites.
		1892	1885	
Pièce "L J" 23, pour la couronne.....	Louis Kossuth Jones.....	21 septembre..	19 novembre. .	N° 38170, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil daté du 16 novembre 1885, autorisant le paiement de $27,840 de subvention pour la section à partir du 30e mille jusqu'au 40e mille au nord de Saint-Raymond.
			1886	
Pièce "L J" 24, pour la couronne..... .	do	do ..	12 janvier....	N° 38538, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de Collingwood Schreiber, ingénier en chef des ch. de fer de l'Etat, au secrétaire du département des ch. de fer, à Ottawa, en date du 11 janvier 1886, disant que M. Ridout a inspecté la section du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean qui va du 40e au 50e mille au nord de Saint-Raymond, et recommandant qu'il soit payé à la compagnie la subvention de $30,532 applicable à cette section, moins $1,000, valeur des travaux inachevés, soit $24,532.
Pièce "L J" 25, pour la couronne.	do	do ..	13 janvier....	N° 38544, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Demande de J. G. Scott, secrétaire de la susdite compagnie, et au nom de cette compagnie, à l'effet de conclure une convention avec le gouvernement au sujet de cette partie du ch. de fer en question qui s'étend à partir de son raccordement avec le ch. de fer de la Rive-Nord jusqu'à St-Raymond, et subv. par la 48-49e Vic., chap. 59. Lettre datée du 12 jan. 1886, à l'adresse du secr. du dépt. des ch. de fer, à Ottawa.
Pièce "L J" 26, pour la couronne.....	do	do ..	19 janvier....	N° 38610, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du lac Saint-Jean. Arrêté du conseil daté du 18 janvier 1886, autorisant à payer au ch. de fer de Québec et du lac Saint-Jean $24,532 de subvention pour une nouvelle section allant du 40e au 50e mille au nord de Saint-Raymond.
Pièce "L J" 27, pour la couronne.....	do	do ..	5 février..	N° 38733, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil daté du 28 janvier 1886, approuvant la minute, annexée, de la convention, ainsi que les devis, plans et tracé de la ligne du dit chemin de fer pour les 50 milles au nord de Saint-Raymond, pour lesquels a été votée une subvention de $96,000, et autorisant la signature de cette convention de la part du gouvernement.
Pièce "L J" 28, pour la couronne... ...	do	do ..	12 février.....	N° 38774, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Rapport de Collingwood Schreiber, disant que la subvention de $96,000 à ce chemin de fer pour une ligne partant de son raccordement avec le ch. de fer de la Rive Nord pour aller à Saint-Raymond, a été gagnée.
Pièce "L J" 29, pour la couronne.....	do	do ..	22 février.....	N° 38849, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Arrêté du conseil daté du 17 février 1886, autorisant le paiement de $96,000 de subvention à la susdite Cie pour les 50 milles au nord de St-Raymond. Lettre de l'hon. M. A. P. Caron, min. de la milice, en date du 4 mars 1886, au min. des ch. de f. et canaux, transmettant la pétition, annexée, de la Cie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean, qui demande une augm. de subvention jusqu'à conc. de $6,000 par mille pour 180 milles.

Pièce "LJ" 30, pour la couronne.....	do	.....	do	6 mars.	N° 38970, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.
Pièce "LJ" 31, pour la couronne.	do	.....	do	2 avril.....	N° 39280, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Lettre de J. G. Scott, secrétaire de la susdite compagnie, au secrétaire du département des chemins de fer, en date du 1er avril 1886, transmettant la liste des actionnaires de cette compagnie.
Pièce "LJ" 32, pour la couronne.	do	....	do	23 juin.	N° 40155, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Lettre de J. G. Scott, secrétaire de la susdite compagnie, datée du 21 juin 1886, transmettant copie du transport de la subvention de $3,200 par mille, payable à la compagnie par le gouvernement fédéral, à MM. Ross et Cie, de Québec, pour 40 milles à partir de la station n° 4298 jusq. la station n° 6410. Lettre adressée au sec. du dep. des ch. de f., Ottawa.
Pièce "LJ" 33, pour la couronne.....	do	..... .	do	8 juillet.....	N° 40348, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat, en date du 7 juillet 1886, renvoyant à son rapport n° 3858, qui recomm. le paiement de $24,532 à la susdite compagnie pour la section s'étendant du 40e au 50e mille au nord de Saint-Raymond, et recommandant que le solde dû, $6,000, sur cette section, soit payé.
Pièce "LJ" 34, pour la couronne.	do	... .	do	20 do	N° 40465, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil du 13 juil. 1886, autor. le paiement de $6,000, bal. de la subv. pour la sec. s'étend. du 40e au 50e mille au nord de St-Raymond
Pièce "LJ" 35, pour la couronne.	do	.....	do	23 septembre..	N° 40990, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat au sec. du départ. des ch. de fer, à Ottawa, en date du du 22 sept. 1886, au sujet de l'inspection par M. Ridout de cette partie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean allant du 50e au 70e mille au nord de St-Raymond.
Pièce "LJ" 36, pour la couronne.	do	.....	do	8 octobre	N° 41160, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil autorisant le paiement, au ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean, de $83,688, pour cette partie allant du 50e au 70e mille au nord de Saint-Raymond, en date du 29 septembre 1886.
Pièce "LJ" 37, pour la couronne. . ..	do	.....	do	25 novembre..	N° 41556, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de l'ingén. en chef des ch. de fer de l'Etat au secrét. du départ. des ch. de fer, daté du 26 nov. 1886, au sujet de l'insp. par M. Ridout de la section entre les 70e et 80e milles et de l'insp. des sect. entre les 50e et 70e m. ; subv. applic. aux susd. sec. à partir du 50e mille j. 80e m..$135,535 A déduire..... 3,100 $132,435 Moins les paiements antérieurs.....
Pièce "LJ" 38, pour la couronne.	do	... .	do	6 décembre ..	N° 41787, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat, recommandant le paiement de $3,310 dues sur la première section de dix milles du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean, $32,000 seulement ayant été payées, tandis que $35,310 form nt la somme assignée à cette section—en date du 4 décembre 1886—adressé au sec. du département des ch. de fer.
Pièce "LJ" 39, pour la couronne.	do	.....	do	10 do ..	N° 41838, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Arrêté du conseil du 7 déc. 1886, autorisant le paiement de $3,310 additionnelles à la susdite compagnie pour la 1ère section de dix milles, $32,000 seul. ayant été payées, tandis que $35,310 étaient allouées à cette section.

LISTE ET INVENTAIRE DES PIÈCES PRODUITES—*Suite.*

Numéros et lettres des pièces produites.	Par qui produites.	Date de la production.	Dates des pièces produites.	Nature des pièces produites.
		1892.	1886.	
Pièce "LJ" 40, pour la couronne.	Louis Kossuth Jones.....	21 septembre..	22 décembre ..	N° 41591, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil du 17 déc. 1886, autorisant le paiement de $48,747 au ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean pour les sect. allant du 50e au 80e mille.
Pièce "LJ" 41, pour la couronne.	do	do	27 do ..	N° 41981, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Lettre de J. G. Scott, secrétaire de la susdite compagnie, en date du 24 déc. 1886, demandant au secrétaire du départ. des ch. de fer d'envoyer un mémoire faisant voir comment a été calculée la subvention de $48,747 payées la veille et combien sur cette somme appartient à la subvention de $3,200 par mille et combien provient de celle de $1,961 par mille.
			1887.	
Pièce "LJ" 42, pour la couronne.	do	do	2 février.	N° 72351, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat, en date du 2 fév. 1887, au sujet de l'inspection par M. Ridout de la section entre les 80e et 90e milles, et de celle entre les 90e et 100e milles, disant que cette dernière n'est pas suffisamment achevée pour permettre de faire un paiement; subvention applicable à la section allant du 80e au 90 mille. $70,174 Travaux à exécuter..... 9,700 Solde $60,474
Pièce "LJ" 43, pour la couronne.	do	do .. .	14 do	N° 42499, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil du 8 février 1887, autorisant le paiement à la susdite compagnie de $60,474, section allant du 80e au 90e mille.
Pièce "LJ" 44, pour la couronne.	do	do	.....	N° 44388, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil du 25 août 1887, autorisant le paiement à la susdite compagnie de $103,479 pour jusqu'au 110e mille au nord de Saint-Raymond.
Pièce "LJ" 45, pour la couronne.	do	do	13 août.	N° 44247, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat au secrétaire du département des ch. de fer, en date du 13 août 1887, au sujet de l'inspection faite par M. Ridout jusq. 110e mille au nord de St-Raymond, disant que la subvention gagnée est de $561,470, moins les paiements antérieurs.
Pièce "LJ" 46, pour la couronne.	do	do	5 septembre..	N° 44437, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Lettre de J. G. Scott, secrétaire de la susdite compagnie, au secrétaire du dépt. des ch. de fer, à Ottawa, datée du 2 sept. 1887, demandant un mémoire faisant voir comment a été calculée la subv. de $103,479 payée à la comp.
Pièce "LJ" 47, pour la couronne.	do	do	8 do ..	N° 44457, affaire n 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Lettre de J. G. Scott, secr. de la Compagnie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean, au secrétaire du dépt des ch. de fer, en date du 6 sept. 1887, transmettant une convention mutuelle entre la Compagnie du ch. de fer du Saguenay et du Lac St-Jean et la Compagnie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean, au sujet de la subv. allouée à la première de ces compagnies et demand. que ce transfert soit approuvé, et qu'il soit passé contrat avec la Compagnie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean.

Pièce "LJ" 48, pour la couronne.....	do	do	21 septembre.	N° 44598, affaires n°s 871 et 978, Cie du ch. de fer du Saguenay et du Lac St-Jean et Cie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de l'hon. ministre de la justice, en date du 16 sept. 1887, adressé au secrétaire du département des ch. de fer, au sujet du transfert proposé, n° 44451, à la Cie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean, de la subvention allouée à la Cie du ch. de fer du Saguenay et du Lac St-Jean.
Pièce "LJ" 49, pour la couronne.....	do	do	6 octobre.....	N° 44794, affaire n° 778, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat, en date du 5 oct. 1887, au sujet de l'inspection faite par M. Ridout. Recommande le paiement de $85,814 de subvention gagnée (au secrét. du départ. des ch. de fer).
Pièce "LJ" 50, pour la couronne.	do	do	17 octobre ...	N° 444924, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Arrêté du conseil du 11 octobre 1887, autorisant le paiement à la susdite compagnie de $85,814 pour jusqu'au 130e mille.
Pièce "LJ" 51, pour la couronne.....	do	do	2 novembre...	N° 45067, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Mémoire de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat sur n° 45017 au sujet du paiement de $85,814 de subvention.
Pièce "LJ" 52, pour la couronne..	do	do	15 novembre..	N° 45212, affaires n°s 978 et 871, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Le min. de la milice transmet au dépt. des ch. de fer des lettres de J. G. Scott au sujet du transfert à la Cie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean de la subv. allouée au ch. de fer du Sag. et du Lac St-Jean.
Pièce "LJ" 53, pour la couronne.....	do	do	21 novembre..	N° 45281, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Lettre de J. G. Scott, secrétaire de la susdite compagnie, en date du 18 nov. 1887, transmettant un transfert notarié en faveur de MM. Ross et Cie, de Québec, de la subvention fédérale pour $11\frac{23}{100}$ milles de ch. de fer se terminant au raccordement de la Pointe-aux-Trembles, soit $57,988. Au secrétaire du département des chemins de fer, Ottawa.
Pièce "LJ" 54, pour la couronne..	do	do	29 décembre ..	N° 45715, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de l'ing. en chef des ch. de fer de l'Etat au sec. du départ. des ch. de fer, 28 déc. 1888, recommandant qu'approbation soit donnée aux chang. de tracé dont il est parlé dans n° 45162 entre les 110e et 120e milles.
Pièce "LJ" 55, pour la couronne.....	do	do	1888. 9 janvier.....	N° 45577, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Lettre de M. H. J. Beemer, demandant l'inspection par l'ingénieur du gouvernement de la section du 130e au 140e mille. Adressée au secrétaire du département des ch. de fer, le 7 janvier 1888.
Pièce "LJ" 56, pour la couronne.....	do	do	18 janvier.. ..	N° 45848, affaires n°s 871 et 978, ch. de fer du Saguenay et du Lac St-Jean, et de Québec et du Lac St-Jean. Lettre de sir A. P. Caron, datée du 16 janv., au min. des ch. de fer, lui en transmet. une autre de J. G. Scott, et demand. une rép. définitive au sujet du transf. de $91,000 de subv.
Pièce "LJ" 57, pour la couronne.....	do	do	24 mars.....	N° 46594, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rap. de l'ing. en chef des ch. de fer de l'Etat au sec. du dépt. des ch. de fer de l'Etat, datée du 23 mars 1888, au sujet de la subv. depuis le raccord. jusq. 130e mille au nord de St-Raymond. Subv. applicable.....$668,704 Travaux restant à exécuter..... 13,700 655,004 Du 130e au 140e mille..... .....$50,045 A déduire..... 15,045 35,000 690,000 Rapport antérieur..... 647,284 Solde..... 42,720

LISTE ET INVENTAIRE DES PIÈCES PRODUITES.—*Suite.*

Numéros et lettres des pièces produites.	Par qui produites.	Date de la production.	Date des pièces produites.	Nature des pièces produites.
		1892.	1887.	
Pièce "LJ" 58, pour la couronne.....	Louis Kossuth Jones.....	21 septembre..	6 avril.....	N° 46716, affaire nº 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Arrêté du conseil du 30 mars 1888, autorisant le paiement d'une somme additionnelle de $42,720 à la susdite comp. de ch. de fer, 13e et 14e sections.
			1889.	
Pièce "LJ" 59, pour la couronne.....	do	do	23 février.....	Nº 50528, affaire nº 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Arrêté du conseil du 16 février 1889, autorisant le paiement de $19,911 de subvention à la susdite compagnie.
Pièce "LJ" 60, pour la couronne.....	do	do	.....	Nº 53283, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de l'ing. en chef des ch. de fer de l'Etat au secrétaire du département des ch. de fer, 20 octobre 1888, au sujet de l'inspection du susdit ch. de fer par M. Ridout, les 20 et 21 septembre, en vue de ce paiement de subvention.
			1890.	
Pièce "LJ" 61, pour la couronne.....	do	do	15 octobre.....	N° 53394, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Arrêté du conseil du 12 oct. 1889 autorisant le paiement à la susdite compagnie. Chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean.....$23,480 Embranchement de Chicoutimi..... 14,960 $38,440
Pièce "LJ" 62, pour la couronne.....	do	do	20 octobre....	N° 57999, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Frank Ross, président de la susdite compagnie, rapport annuel et état général envoyés au secrétaire du département des chemins de fer.
Pièce "LJ" 63, pour la couronne.....	do	do	do	Nº 58003, affaire nº 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Lettre de J. G. Ross, secrétaire de la susdite compagnie, en date du 18 octobre 1890, au secrétaire du département des chemins de fer, demandant le paiement de la subv. pour les travaux inspectés par M. Ridout, soit : Pour le pont de la rivière St-Charles.....$30,000 Pour les 4 milles aboutissant à Roberval..... 12,800 Pour déduction pour ponceaux, etc..... 28,909 $71,700
Pièce "LJ" 64, pour la couronne.....	do	do	28 octobre.....	N° 58122, affaire nº 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de l'ing. en chef des ch. de fer de l'Etat, 27 octobre 1890, au secrétaire du départ. des ch. de fer, sur l'inspection par M. Ridout du pont sur la rivière St-Charles, à Québec, disant qu'avant de pouvoir faire quelque paiement de la subvention, il est nécessaire que la compagnie passe contrat de par l'Acte des subventions.
Pièce "LJ" 65, pour la couronne.....	do	do	21 novembre..	Nº 58435, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Arrêté du conseil, 13 novembre 1890, approuvant le contrat conclu avec la susdite compagnie de ch. de fer pour une ligne de 12 milles depuis Lorette par voie de Charlesbourg jusqu'à Québec. Date de l'achèvement, 1er oct. 1891, aussi tracé, plans et profils, et plans du pont sur la riv. St-Charles.

Pièce "LJ" 66, pour la couronne.	do	do	15 décembre 1891	N° 58724, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat au secrétaire du département des ch. de fer, 13 déc. 1890, relativement a la subvention applicable à la ligne-mère du susdit ch. de fer. Donne des détails sur l'état des trav. ; si paiement est fait, les paiem. antérieurs devront être déduits.
Pièce "LJ" 67, pour la couronne.	do	do	14 janvier.	N° 59004, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil, 9 janv. 1891, autorisant le paiement de $20,800 à la susdite compagnie de chemin de fer.
Pièce "LJ" 68, pour la couronne.	do	do	22 do	N° 5909, affaire n° 978, ch. de fer de Quebec et du Lac St-Jean. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat au secrétaire du dépt des ch. de fer, 22 janv. 1891, sur l'inspection par M. Ridout de 12 milles de la ligne auxiliaire entre Lorette par voie de Charlesbourg à Québec, quant à la subvention représentée par les travaux exécutés, $26,300.
Piéce "LJ" 69, pour la couronne.	do	do	27 do	N° 59128, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat au secrétaire du dépt des ch. de fer, 26 janv. 1891, sur l'inspection par M. Ridout de la ligne-mère du susdit chemin de fer quant à la subvention.
Pièce "LJ" 70, pour la couronne.	do	do	6 février.	N° 59211, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil, 2 février 1891, autorisant le paiement de $1,400 de subvention au susdit chemin de fer.
Pièce "LJ" 71, pour la couronne.	do	do	6 do	N° 59212, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil, 2 février 1891, autorisant le paiement de $26,300 à la susdite compagnie de chemin de fer, Lorette par voie de Charlesbourg.
Pièce "LJ" 72, pour la couronne.	do	do	18 do	N° 59314, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil, 17 février 1891, autorisant le paiement de $15,150, sur la subvention pour le pont de la rivière Saint-Charles.
Pièce "LJ" 73, pour la couronne.	do	do	20 do	N° 59366, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat au secrétaire du dépt. des ch. de fer, 19 fév. 1891, donnant les détails du paiement de $26,300 de subvention demandées par J. G. Scott dans la lettre n° 59357.
Pièce "LJ" 74, pour la couronne.	do	do	26 mars.	N° 59649, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil, 20 mars 1891, autorisant certaines modifications dans le devis annexé au contrat du 5 décembre 1888, Lac Saint-Jean vers Chicoutimi.
Pièce "LJ" 75, pour la couronne.	do	do	11 avril.	N° 59831, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil, 8 avril 1891, pour modifier le contrat du 4 septembre 1883, ainsi que l'arrêté du conseil n° 58512, de façon à permettre le paiement de $6,700 pour les travaux exécutés.
Pièce "LJ" 76, pour la couronne.	do	do	14 do	N° 59867, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat au secrétaire du département des chemins de fer, 13 avril 1891, sur la question de la subvention à la ligne-mère du susdit chemin de fer.
Pièce "LJ" 77, pour la couronne.	do	do	20 do	N° 59946, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Arrêté du conseil, 18 avril 1891, autorisant le paiement de $6,700 de subvention à la susdite compagnie de chemin de fer.
Pièce "LJ" 78, pour la couronne.	do	do	5 mai.	N° 60099, affaire n° 978, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat au secrétaire du dépt des ch. de fer, 4 mai 1891, sur les travaux faits au pont de la rivière Saint-Charles. Valeur des travaux du pont d'une rive à l'autre, $165,000, 15 pour 100 sur cette somme ; $24,750 de paiements à faire ; les paiements antérieurs devront être déduits.

LISTE ET INVENTAIRE DES PIÈCES PRODUITES—*Suite.*

Numéros et lettres des pièces produites.	Par qui produites.	Date de la production.	Dates des pièces produites.	Nature des pièces produites.
		1892	1890	
Pièce "LJ" 79, pour la couronne.	Louis Kossuth Jones	21 septembre. .	26 mai.	N° 60344, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Arrêté du conseil, 18 mai 1891, autorisant le paiement à la susdite Cie de ch. de fer de $9,600 pour le pont sur la rivière Saint-Charles.
Pièce "LJ" 80, pour la couronne.	do	do . .	27 novembre . .	N° 62498, affaire n° 978, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat au secrétaire du dépt des ch. de fer, sur l'inspection par M. Ridout de la section du susdit ch. de fer à partir de Charlesbourg par voie de Lorette jusqu'à Québec, 12 milles, relativement à la subvention ; 27 novembre 1891.
			1883	
Pièce "LJ" 81, pour la couronne.	do	do . .	28 novembre . .	N° 2531, affaire n° 81, chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean. Conseil privé. Arrêté du conseil, 23 mars 1883, autorisant le ministre des ch. de fer et canaux à passer contrat (moyennant certaines conditions) avec le ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean pour les fins visées par l'acte adopté à la dernière session, qui alloue des subventions pour la construction de certaines lignes.
Pièce "LJ" 82, pour la couronne. . .	do	do . .	4 septembre. .	N° 246. Convention entre la Cie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des ch. de fer et canaux du Canada, avec copie de l'arrêté du conseil daté du 28 novembre 1890, relativement à la subvention à allouer à la compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer de Saint-Raymond à Saint-Jean.
			1886	
Pièce "LJ" 83, pour la couronne.	do	do . .	10 février. . . .	N° 264. Convention entre Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des ch. de fer et canaux, et la Cie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, au sujet de la subvention pour la construction d'un ch. de fer à partir du raccordement du ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean jusqu'à Saint-Raymond (32 milles) ; 10 février 1886.
			1888	
Pièce "LJ" 84, pour la couronne. . . .	do	do . .	5 décembre . .	N° 557. Convention entre Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des ch. de fer et canaux, et la Cie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean, au sujet des subventions pour la construction d'un ch. de fer à partir du raccordement de Chambord, sur son ch. de fer, près du lac St-Jean, en allant vers Chicoutimi (30 milles), 5 décembre 1888.
			1890	
Pièce "LJ" 85, pour la couronne. . . .	do	do . .	2 décembre .	N° 709. Convention entre Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des ch. de fer et canaux, et la Cie du chemin de fer du Lac St-Jean, au sujet des subventions pour la construction d'un chemin de fer de Lorette par voie de Charlesbourg à Québec, 12 milles, et d'un pont sur la rivière Saint-Charles ; 2 décembre 1890.
Pièce "LJ" 86, pour la couronne.	do	do . .	9 octobre	N° 37852, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil, daté du 3 octobre 1885, autorisant la concession d'une charte à la Cie du ch. de fer de Témiscouata pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, à Edmundston, N.-Brunswick.

Pièce "LJ" 87, pour la couronne.....	do	do	15 do ...	N° 37904, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil, 6 octobre 1885, autorisant le présent arrêté du conseil ; la charte de la compagnie du chemin de fer de Temiscouata et l'arrêté du conseil n° 37852, 3 octobre 1885, à être publiés dans la *Gazette du Canada*.
			1886.	
Pièce "LJ" 88, pour la couronne.....	do	do	28 janvier.....	N° 38669, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Demande de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata au ministre des chemins de fer, à l'effet que les subventions votées pour venir en aide à la construction d'une ligne de chemin de fer de la Rivière-du-Loup à Edmundston, soient allouées ; devis et descrip. incluses ; 27 jan. 1886.
Pièce "LJ" 89, pour la couronne.....	do	do	26 mars.	N° 38938, affaire n° 991, chemin de fer du Nouveau-Brunswick. Arrêté du conseil, 1er mars 1886, annulant l'arrêté du conseil n° 31749, du 20 mars 1883, autorisant à passer contrat avec la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick pour la contruction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle à Edmundston.
Pièce "LJ" 90, pour la couronne.	do	do	12 avril.....	N° 39399, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata, Arrêté du conseil, 5 avril 1886, autorisant le ministre des chemins de fer à passer contrat avec la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata pour la construction d'une ligne ; aussi, minute du contrat annexée.
Pièce "LJ" 91, pour la couronne.....	do	do	4 juin..... ..	N° 39919, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Lettre signée par J. J. McDonald et P. E. Grandbois, directeurs de la susdite compagnie, à l'honorable ministre des ch. de fer et canaux, donnant des détails sur les moyens financiers de la comp. pour construire le c. de f.
			1887.	
Pièce "LJ" 92, pour la couronne.....	do	do	3 septembre...	N° 44430, affaire n° 991. chemin de fer de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, 3 septembre 1887, au secrétaire du dépt des ch. de f., sur l'inspection par M. Ridout des premiers 10 mill. du c. de f. de Témiscouata à partir de la Rivière-du-Loup. Subvention applicable..... $70,460 Travaux à exécuter..... .... 14,514 $55,946
Pièce "LJ" 93, pour la couronne.....	do	do	13 do ...	N° 44511, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil, 9 septembre 1887, autorisant le paiement à la susdite compagnie de $55,946.
Pièce "LJ" 94, pour la couronne.....	do	do	27 do ...	N° 44672, affaire n° 991, ch. de f. de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de f. de l'Etat sur l'inspection faite par M. Ridout, entre la Rivière-du-Loup et le 20e m. ; $54,248 ; comment payables ; adressé au secrétaire du département des chemins de fer, 26 septembre 1887.
Pièce "LJ" 95, pour la couronne.....	do	do	4 octobre.....	N° 44774, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil, 1er octobre 1887, autorisant le paiement de $54,248 pour jusq. 20 m.
Pièce "LJ" 96, pour la couronne.....	do	do	24 novembre..	N° 45343, affaire n° 991, ch. de f. de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de f. de l'Etat au secretaire du département des ch. de f., 23 novembre 1887, sur l'inspection faite par M. Ridout du ch. de f. de Témiscouata (subvention, 40 milles)... .....$240,000 Travaux à exécuter..... ..... 85,000 $155,000 Chemin de fer, certifié .... 110,194 $ 44,806
Pièce "LJ" 97, pour la couronne.....	do	do	29 do	N° 45396, affaire n° 991, c. de f. de Témis. Arrêté du conseil, 28 novembre 1888, autorisant le paiement de $44,806 à la susdite compagnie.

LISTE ET INVENTAIRE DES PIÈCES PRODUITES—*Suite.*

Numéros et lettres des pièces produites.	Par qui produites.	Date de la production.	Dates des pièces produites.	Nature des pièces produites.
		1892.	1885.	
Pièce "LJ" 98, pour la couronne.	Louis Kossuth Jones	21 septembre	12 décembre	No 45544, affaire n° 991, ch. de f. de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat au secrétaire du département des chemins de fer, 10 décembre 1887 ; au sujet de l'inspection faite de 50 milles de ce chemin, $11,184 payables maintenant.
Pièce "LJ" 99, pour la couronne.	do	do	23 do	N° 45659, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil, 17 décembre 1887, autorisant le paiement de $11,184 au chemin de fer de Témiscouata.
			1888.	
Pièce "LJ" 100, pour la couronne.	do	do	6 février	N° 46048, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat au secrétaire du département des chemins de fer, 6 février 1888 ; au sujet de l'inspection du susdit chemin de fer par M. Ridout, le 10 janvier— Subvention applicable ..... $483,600 Travaux à exécuter ..... 266,971 $216,629 Paiements antérieurs ..... 166,184 $50,445 A payer $50,500.
Pièce "LJ" 101, pour la couronne.	do	do	13 do	N° 46094, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil, 8 février 1888, autorisant le paiement de $50,500 à la susdite compagnie.
Pièce "LJ" 102, pour la couronne.	do	do	18 avril	N° 46911, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Lettre de A. R. McDonald, président de la susdite compagnie, demandant que la subvention allouée pour les premiers 30 milles soit portée à $100,000 et affectée aux premiers 20 m. d'Edmun. à un point vis-à-vis de Fort-Kent, sur la rivière St-Jean. Au sec. du dept. des c. de f. ; 16 avril 1888.
Pièce "LJ" 103, pour la couronne.	do	do	22 mars	N° 46552, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Lettre A. R. M. McDonald, président de la susdite compagnie, transmettant la liste des actionnaires originaires et actuels de la compagnie, 17 mars, adressée au secrétaire du département des chemins de fer.
Pièce "LJ" 104, pour la couronne.	do	do	1er juin	N° 47555, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat au secrétaire des ch. de f., sur la quantité de matériel roulant sur ce chemin—état inclus—Recommande le paiement de $33,000.
Pièce "LJ" 105, pour la couronne.	do	do	6 do	N° 47603, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil, 6 juin 1888, autorisant le paiement de $33,000 à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.

Pièce "LJ" 106, pour la couronne.	do	do	5 juillet	N° 47883, affaire n° 991, ch. de fer de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat au secrétaire du dépt des chemins de fer, 5 juillet 1888, recommandant une avance de $21,000.
Pièce "LJ" 107, pour la couronne.	do	do	26 do	N° 48099, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil, 25 juillet 1888, autorisant une avance de $21,000 à la susdite compagnie de chemin de fer.
Pièce "LJ" 108, pour la couronne.	do	do	23 août	N° 48384, affaire n° 991, ch. de fer de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat au sec. du dépt des ch. de fer, 22 août 1888, au sujet de l'inspection par M. Ridout du ch. de fer de Témiscouata, soumettant une estimation du montant nécessaire pour achever le ch. ; recommande le paiement du solde de la subvention, $61,464. Subvention totale ..... $483,600 Moins—pour l'achèvement ..... 157,452 Travaux exécutés ..... 332,148 Paiements antérieurs ..... 270,684 Solde $61,464
Pièce "LJ" 109, pour la couronne.	do	do	7 septembre	N° 48547, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil, 5 septembre 1888, autorisant le paiement de $61,464 à la susdite compagnie de chemin de fer.
Pièce "LJ" 110, pour la couronne.	do	do	18 do	N° 18636, affaire n° 991, ch. de fer de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat au sec. du dépt des ch. de fer, 17 sept. 1888, à l'effet que du matériel roulant additionnel de la valeur de $10,000 a été livré sur le chemin de fer de Témiscouata, donnant subvention. Etat faisant voir que la balance due est de $10,000.
Pièce "LJ" 111, pour la couronne.	do	do	5 octobre	N° 48776, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil, 20 septembre 1888, autorisant le paiement de $10,000 à la susdite compagnie de chemin de fer.
Pièce "LJ" 112, pour la couronne.	do	do	13 novembre	N° 49266, affaire n° 991, ch. de fer de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat au sec. du dépt des ch. de fer, 12 nov. 1888, sur la demande faite par la compagnie de paiement de la subvention. M. Ridout ayant inspecté le chemin fait rapport que les travaux qui restent à faire se montent à $82,446. Subv. applicable ... $483,600 Travaux restant à exécuter ..... 82,446 $401,154 Paiement ..... 342,148 Solde $59,006
Pièce "LJ" 113, pour la couronne.	do	do	26 do	N° 49404, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil, 23 novembre 1888, autorisant le paiement de $59,006 à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.
Pièce "LJ" 114, pour la couronne.	do	do	1889. 2 janvier	N° 49880, affaire n° 991, ch. de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil, 31 déc. 1888, autorisant le ministre des ch. de fer et canaux à signer le contrat pour la construction de 20 milles à partir d'Edmundston en gagnant la rivière St-François, et approuvant le tracé, les plans et profils en conformité de la recommandation de l'ingénieur en chef.

LISTE ET INVENTAIRE DES PIÈCES PRODUITES—*Suite.*

Numéros et lettres des pièces produites.	Par qui produites.	Date de la production.	Date des pièces produites.	Nature des pièces produites.
		1892.	1888.	
Pièce "LJ" 115, pour la couronne.	Louis Kossuth Jones	21 septembre.	17 janvier.	N° 50075, affaire n° 991, ch. de fer de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat au sujet de l'inspection du ch. de fer de Témiscouata. Subvention applicable.....$483,600 Moins, pour l'achèvement..... 70,700 $412,900 moins les paiements antérieurs. Rapport du 16 janvier 1889, et adressé au secrétaire du département des chemins de fer.
Pièce "LJ" 116, pour la couronne.	do	do	30 do	N° 50237, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil daté du 22 janvier 1889, autorisant le paiement de $11,746 à la susdite compagnie.
Pièce "LJ" 117, pour la couronne.	do	do	3 décembre	N° 58571, affaire n° 991. Rapport de l'ingénieur en chef des ch. de fer de l'Etat au dépt. des ch. de fer, 1er décembre 1890, au sujet de l'inspection par M. Ridout des travaux faits sur les premiers 20 milles de l'embran. de St-François en vue du paiement de la subv. de $48,520.
Pièce "LJ" 118, pour la couronne.	do	do	10 do	N° 58666, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil pour le paiement de $48,520 de subvention pour travaux faits au susdit chemin de fer (5 décembre 1890).
Pièce "LJ" 119, pour la couronne.	do	do	1891. 13 janvier	N° 58989, affaire n° 991, ch. de fer de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef du dépt. des ch. de fer sur l'état des travaux du susdit ch. de fer en vue du paiement de la sub. représentée par les trav. faits, $82,770.
Pièce "LJ" 120, pour la couronne.	do	do	19 do	N° 59047, affaire n° 991, ch. de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil pour le paiement de $34,250, balance de subvention, 16 janvier 1891.
Pièce "LJ" 121, pour la couronne.	do	do	21 mai	N° 60311, affaire n° 991, ch. de fer de Témiscouata. Pétition de J. J. McDonald, 21 mai 1891, demandant une subvention de $5,000 par mille pour 2 milles, en outre des 20 milles déjà construits.
Pièce "LJ" 122, pour la couronne.	do	do	14 août	N° 61300, affaire n° 991, ch. de fer de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef sur l'inspection par McLeod des premiers vingt milles de l'embranchement de St-François relativement au paiement de la subvention, 13 août, adressé au département des chemins de fer.
Pièce "LJ" 123, pour la couronne.	do	do	6 octobre	N° 61948, affaire n° 991, ch. de fer de Témis. Arrêté du conseil, 2 octobre 1891, pour le paiem. de $13,395 de sub. gagnées par le susdit ch. de fer.
Pièce "LJ" 124, pour la couronne.	do	do	12 do	N° 62019, affaire n° 991, ch. de fer de Témiscouata. Lettre de M. J. J. McDonald, président de la susdite compagnie de ch. de fer, à l'honorable M. Mackenzie Bowell, ministre intérimaire des ch. de fer, 9 octobre 1891, disant qu'avant d'exécuter le contrat pour l'embranchement de St-François, sa compagnie désire qu'il soit entendu qu'elle demandera une subvention additionnelle de $1,800 par mille.

Pièce "LJ" 125, pour la couronne.....	do	do	9 novembre..	N 62319, affaire n° 991, ch. de fer de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef au département des chemins de fer sur l'insp. par M. Ridout des premiers 20 m., sec. de l'embr. de St-François, 9 novembre 1891.
Pièce "LJ" 126, pour la couronne.. ..	do	do	9 do ..	N° 62321, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef sur l'inspection par M. Ridout de l'embranchement de Saint-François, à partir du 20e mille jusqu'à 31¼ milles, même date.
Pièce "LJ" 127, pour la couronne.....	do	do	4 décembre ..	N° 62576, affaire n° 991, chemin de fer de Témiscouata. Rapport de l'ingénieur en chef sur la sec. de l'embranch. de St-François à partir du 20e mille jusqu'à 31¾ milles, disant que M. Ridout a inspecté de nouveau la ligne, et que les travaux étant achevés, la compagnie a droit d'obtenir une subv. de $37,600, en déduisant les paiem. ant., s'il en a été fait.
Pièce "LJ" 128, pour la couronne.....	do	do	5 do ..	N° 62578, affaire n° 991, ch. de fer de Témiscouata. L'ingénieur en chef fait un nouveau rapport au département des chemins de fer, sur les premiers vingt milles, sec. de l'embr. de St-François, qu'après une nouvelle insp., les travaux ayant été exécutés d'une manière satisfaisante conformément au contrat, la Cie a gagné la subv. qui y est affectée.
Pièce "LJ" 129, pour la couronne.....	do	do	22 do ..	N° 62766, affaire n° 901, ch. de fer de Témiscouata. Arrêté du conseil, 19 décembre 1891, pour le paiement de $41,435 de subv. au susdit ch. de fer.
Pièce "LJ" 130, pour la couronne.. ..	do	do	1886 21 juin.....	N° 293. Convention entre la Cie du ch. de fer de Témiscouata et Sa Majesté, représentée par le ministre des chemins de fer, relativement à la concession de subventions pour 83 milles partant d'un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup, province de Québec, jusqu'à Edmundston, Nouveau-Brunswick.
Pièce "LJ" 131, pour la couronne.....	do	do	1889 22 janvier.....	Convention entre Sa Majesté, représentée par le ministre des chemins de fer et canaux, et la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, 22 janvier 1889, relativement à la concession de subventions pour la construction de ce chemin de fer à partir d'Edmundston en gagnant la rivière Saint-François, 20 milles.

Certifié exact. GUSTAVE HAMEL, *secrétaire de la commission royale.*

Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

Pièce "JS" 1, pour la couronne.....	J. G. Scott, secrétaire du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, et des Compagnies de construction du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.	1892 22 septembre..	.....	Esquisse du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean, de Québec à Roberval, et de son prolongement ou embranch. depuis le raccordement de Chambord jusqu'à Chicoutimi, donnant le nombre de m. à construire.
Pièce "JS" 2, pour la couronne.....	do	do	1883 10 juillet.....	Contrat entre la Compagnie de commerce de bois du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean et Horace Jansen Beemer, entrepreneur de chemins de fer, de la ville de Montréal, 10 juillet 1883, pour la construction du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean, à partir du lac Sernin jusqu'au, lac St-Jean moyennant le transf. au dit Beemer de toutes subventions impayées qui ont été octroyées ou qui le seront à l'avenir.
Pièce "JS" 3, pour la couronne.....	do	do	1892 20 septembre..	Bordereau des sommes reçues du gouvernement du Canada pour venir en aide à la construction du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean.

LISTE ET INVENTAIRE DES PIÈCES PRODUITES—*Suite.*

Numéros et lettres des pièces produites.	Par qui produites.	Date de la production.	Date des pièces produites.	Nature des pièces produites.
		1892.	1888.	
Pièce "JS" 4, pour la couronne.....	J. G. Scott.....	23 septembre..	7 janvier.....	N° 7385, contrat entre le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean et Horace Jansen Beemer, entrepreneur de chemins de fer, de la ville de Montréal, pour la construction et l'équipement, etc., de différents embranchements du susdit chemin de fer.
			1879.	
Pièce "JS" 5, pour la couronne.....	do	do	30 juin.....	Contrat entre la Compagnie de commerce de bois du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean et William H. Stevenson, entrepreneur, de Buckingham, P.Q., pour matériel, outillage, etc.
			1878.	
Pièce "JS" 6, pour la couronne.	do	do	30 avril.....	Contrat entre la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean et la Compagnie de commerce de bois du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.
			1885.	
Pièce "JS" 7, pour la couronne.....	do	do	24 août.....	Cession par la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean à MM. Ross et Cie, de $70,000 de subvention (fédérale).
			1885.	
Pièce "JS" 8, pour la couronne.....	do	do	24 août.....	Cession par la Cie du ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean à l'honorable M. J. G. Ross, président de la Cie de commerce de bois du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, de $26,000 de subvention (fédérale).
Pièce "JS" 9, pour la couronne.....	do	do	.....	N° 6910, cession, devant C. Tessier, N.P., par la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean à MM. Ross et Cie, de $32,000 de subv. pour la partie du ch. de fer allant de la stat. n° 3770 à la stat. n° 4298.
			1886.	
Pièce "JS" 10, pour la couronne.....	do	do	3 juillet.....	N° 7079, cession, devant C. Tessier, N.P., par la Cie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean à MM. Ross et Cie, de $50,440 de subvention.
Pièce "JS" 11, pour la couronne.....	do	do	27 novembre..	N° 7141, cession, devant C. Tessier, N.P., par la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean à MM. Ross et Cie, des subventions votées par le parlement.
			1887.	
Pièce "JS" 12, pour la couronne.....	do	do	15 novembre..	N° 7348, cession des subventions fédérales, devant C. Tessier, N.P., par la Cie du ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean à MM. Ross et Cie.
			1888.	
Pièce "JS" 13, pour la couronne.....	do	do	18 février.....	N° 7409, cession des subventions du gouvernement fédéral, devant Tessier, N.P., par la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean à MM. Ross et Cie.
Pièce "JS" 14, pour la couronne.....	do	do	do	N° 7414, cession des subventions du gouvernement fédéral, comme susdit.
			1890.	
Pièce "JS" 15, pour la couronne.....	do	do	31 mai.	N° 7949, cession, devant Tessier, N.P., de certaines subventions fédérales par la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean à Frank Ross, écuier.
			1892.	
Pièce "JS" 16, pour la couronne.....	do	do	20 septembre..	Bordereau des subventions votées au chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean par le gouvernement du Canada.
Pièce "JS" 17, pour la couronne.....	do	do	.....	Rapport annuel de la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, 1891, donnant les statistiques du mouvement du trafic, à l'assemblée des actionnaires de la compagnie tenue à Québec le 12 mai 1892.

Pièce "JS" 18, au cours du contre-int.	do	do	30 juin..... 1885.	Rapport annuel du ministère des chemins de fer et canaux pour l'exercice commencé au 1er juillet 1890 et clos le 30 juin 1891.
Pièce "JS" 19, au cours du contre-int.	do	do	17 décembre.. 1892.	Protêt à H. J. Beemer, écr, sur la demande de la Cie de commerce de bois du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, n° 6961, C. Tessier, N. P.
Pièce "JS" 20, au cours du contre-int.	do	29 septembre..	28 septembre.. 1887.	Etat donnant le détail des frais de construction et d'équipement du chemin, savoir : le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean.
Pièce "JS" 21, au cours du contre-int.	do	do	17 octobre....	N° 38, ch. de fer de Québec et du Lac St-Jean. Estima. par l'ing. des trav. exécutés sur toutes les div., H. J. Beemer, entrep., septembre, $52,846.
Pièce "JS" 22, au cours du contre-int.	do	do Produites 2 novembre.	.....	Approuvées le 18 du courant : minutes des assemblées d'actionnaires et de directeurs auxquelles a assisté sir A. P. Caron, 1er août 1882, 9 et 10 juillet 1883, et 16 juillet 1886.

Certifié exact. GUSTAVE HAMEL, *secrétaire de la commission royale.*

Pièce "HJB" 1, pour la couronne.....	Horace Jansen Beemer, entrepreneur, de la ville de Montréal	30 septembre..	1892. 30 septembre..	Etat copié du livre de caisse de H. J. Beemer et ayant trait aux souscriptions politiques, $30,000 en tout.
Pièce "HJB" 2, pour la couronne.....	do	do	do	Bordereau de billets produit par H. J. Beemer devant la Commission.
Pièce "HJB" 3, pour la couronne.....	do	do	1887. 3 février.....	Billet à six mois de H. J. Beemer, daté à Montréal, 3 février 1887, à l'ordre de Ross et Cie, payable à la banque de Québec, à Québec, pour $5,000, endossé par James Geggie pour Ross et Cie.
Pièce "HJB" 4, pour la couronne.....	do	do	6 juillet.....	Billet à deux mois de H. J. Beemer pour $5,000, à l'ordre de Ross et Cie, daté de Québec, payable à la banque de Québec, à Québec, endossé par James Geggie pour Ross et Cie.
Pièce "HJB" 5, pour la couronne..	do	do	9 novembre...	Billet de H. J. Beemer, daté de Québec, 9 novembre 1887, payable le 15 janvier 1888, à l'ordre de Ross et Cie, à la banque de Québec, à Québec, pour $5,000, endossé par James Geggie pour Ross et Cie.
Pièce "HJB" 6, pour la couronne.....	do	do	21 juin.....	Billet à quatre mois de H. J. Beemer, pour $5,000, daté de Québec, 21 juin 1887, à l'ordre de Ross et Cie, payable à la banque de Québec, à Québec, endossé par James Geggie pour Ross et Cie.
Pièce "HJB" 7, pour la couronne.....	do	do	18 janvier.....	Billet à quatre mois de H. J. Beemer, Québec, 18 janvier 1888, pour $2,500. à l'ordre de Ross et Cie, payable à la banque de Québec, à Québec. endossé par James Geggie pour Ross et Cie.
Pièce "HJB" 8, pour la couronne.....	do	do	1887 27 juin..	Chèque n° 1713, de H. J. Beemer, en faveur de Ross et Cie, à ordre sur la banque de Québec, à Québec, pour $5,000. Endossé pour Ross et Cie par James Geggie.
Pièce "HJB" 9, pour la couronne.....	do	do	19 juillet.....	Chèque n° 1762, de H. J. Beemer, en fav. de Ross et Cie, sur la banque de Québec, à Québ., pour $5,000. End. par James Geggie pour Ross et Cie.
Pièce "HJB" 10, pour la couronne..	do	do	19 septembre..	Chèque n° 1872, de H. J. Beemer, en fav. de Ross et Cie, sur la banque de Québec, à Québ., pour $5,000. End. par James Geggie pour Ross et Cie.
Pièce "HJB" 11, pour la couronne..	d	do	20 octobre.... 1888	Chèque n° 1897, de H. J. Beemer, en fav. de Ross et Cie, sur la banque de Québec, à Québ., pour $5,000. End. par James Geggie pour Ross et Cie,

LISTE ET INVENTAIRE DES PIÈCES PRODUITES.—*Suite*

Numéros et lettres des pièces produites.	Par qui produites.	Date de la production.	Date des pièces produites.	Nature des pièces produites.
		1892	1888	
Pièce "HJB" 12, pour la couronne..	Horace Jansen Beemer.....	30 septembre..	18 janvier.....	Chèque de H. J. Beemer (n° 2,000) en fav. de Ross et Cie, sur la banque de Québec, à Québ., pour $2,500. End. par James Geggie pour Ross et Cie.
Pièce "HJB" 13, pour la couronne .	do	do	21 mai..	Chèque n° 2120, de H. J. Beemer, en faveur de la banque de Québec, pour $5,000, sur cette banque. Endossé par lettre de la banque.
Pièce "HJB" 14, pour la couronne..	do	1er octobre....	1884 11 juillet.....	Convention pour avances devant Auger, N.P., entre H. J. Beemer et MM. Ross et Cie, n° 4527.
Pièce "HJB" 15, pour la couronne..	do	do	8 octobre.... .	Convention pour avances, devant Auger, N.P., entre H. J. Beemer et MM. Ross et Cie, n° 5737.
Pièce "HJB" 16, pour la couronne..	do	do	1885 15 avril.....	Convention pour avances, devant Auger, N.P., entre H. J. Beemer et MM. Ross et Cie, n° 4700.
Pièce "HJB" 17, pour la couronne..	do	do	19 février.....	Transfert de la subvention du chemin de fer par H. J. Beemer à Ross et Cie, devant Auger, N.P., n° 4664.
Pièce "HJB" 18, pour la couronne..	do	do	18 mars.....	Transfert par H. J. Beemer à MM. Ross et Cie, du Maine, devant lui être payé par la cité de Québec, devant Auger, N.P., n° 4678.
Pièce "HJB" 19, pour la couronne..	do	do	1891 8 juillet.....	Traite signée par la "Cie de quincaillerie Chinic" sur H. J. Beemer, pour $3,000, datée de Québec, 8 juillet 1891, à quatre mois, à l'ordre de la signataire. Acceptée le 12 avril 1891.
Pièce "HJB" 20, pour la couronne..	do	do	11 novembre..	Billet à quatre mois de H. J. Beemer pour $2,000, à l'ordre de la "Cie de quincaillerie Chinic," payable au bureau de la Cie et endossé par elle.
Pièce "HJB" 21, pour la couronne..	do	do ...	do	Billet à trois mois de H. J. Beemer, pour $1,000, en faveur de la "Cie de quincaillerie Chinic," payable au bureau de la Cie et endossé par elle.
Pièce "HJB" 22, pour la couronne..	do	do	1892 4 mars.....	Billet à un mois de H. J. Beemer, pour $1,000, en faveur de la "Cie de quincaillerie Chinic," payable en faveur de la Cie et endossé par elle.
Pièce "HJB" 23, pour la couronne..	do	do ..	17 mai.....	Billet à six jours de H. J. Beemer, pour $1,000, en faveur de la "Cie de quincaillerie Chinic," payable au bureau de la Cie et endossé par elle.

Certifié exact. GUSTAVE HAMEL, *secrétaire de la commission royale.*

Pièce "WRD" pour la couronne.....	William R. Dean, gérant *par intérim* de la banque de Québec, Québec.....	30 septembre..	30 septembre.	Etat des sommes dues par H. H. Beemer à la banque de Québec et à feu James G. Ross, écr, du 2 avril 1884 au 10 avril 1890.
Pièce "WRD" pour la couronne.... ..	do	do	do	Etat donnant les inscriptions et soldes mensuelles au crédit de H. J. Beemer à la banque de Québec, du 2 novembre 1887 au 1er août 1890.

Certifié exact. GUSTAVE HAMEL, *secrétaire de la commission royale.*

LISTE ET INVENTAIRE DES PIÈCES PRODUITES.—*Suite.*

Numéros et lettres des pièces produites.	Par qui produites.	Date de la production.	Date des pièces produites.	Nature des pièces produites.
		1892.	1885.	
Pièce "JG" 1, pour la couronne.....	James Geggie, de la ville de Québec ...	7 octobre	4 février.....	Chèque n° 1370, sur la banque de Québec, à Québec, pour $5,000 ; signé par Ross et Cie, et payable à H. J. Beemer ou au porteur, endossé au crédit de la Banque du Peuple.
Pièce "JG" 2, pour la couronne.....	do	do ...	9 do	Chèque n° 1379, sur la banque de Québec, à Québec, pour $4,570 ; signé par Ross et Cie, payable à H. J. Beemer ou au porteur.
Pièce "JG" 3, pour la couronne.	do	do	9 do	Chèque n° 1380, sur la banque de Québec, à Québec, pour $5,250 ; signé par Ross et Cie, payable à H. J. Beemer ou au porteur, endossé au crédit de la banque Union du Canada, à Québec.
Pièce "JG" 4, pour la couronne.....	do	do	18 do	Chèque n° 1409, sur la banque de Québec, à Québec, pour $5,000 ; signé par Ross et Cie, payable à M. H. J. Beemer, écr, ou au porteur.
Pièce "JG" 5, pour la couronne.....	do	do	19 do	Chèque n° 1411, sur la banque de Québec, à Qué., pour $4,406.59 ; signé par Ross et Cie, par James Geggie, payable à H. J. Beemer ou au porteur.
Pièce "ARMc" 1, pour la couronne...	A. R. McDonald, surintendant de la division de Québec du chemin de fer Intercolonial.....	4 octobre	1886 21 septembre..	Convention entre la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata et MM. J. J. McDonald et Boswell, devant Cameron et M. McPhillip, à Toronto, relativement à la construction de ce chemin de fer et au transfert des subventions fédérales.

Certifié exact. GUSTAVE HAMEL, *secrétaire de la commission royale.*

Pièce "APC" 1, pour la couronne...	Honorable sir Adolphe P. Caron, direc. gén. des postes du Canada, C.C.M.G.	1892 27 octobre	1887 — février....	Copie photographiée des reçus donnés à sir A. P. Caron par l'honorable M. Thomas McGreevy pendant le mois de février 1887.

Certifié exact. GUSTAVE HAMEL, *secrétaire de la commission royale.*

TÉMOIGNAGES.

Québec, 20 septembre 1892.

La commission chargée de s'enquérir de la vérité ou de la fausseté de certaines portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour le Dominion du Canada, s'est assemblée en la ville de Québec ce matin pour entendre des témoignages relativement à ces accusations.

Présents :—l'honorable Basile Routhier, et l'honorable Melbourne M. Tait, commissaires.

M. J. S. Archibald, C.R., et M. Bisaillon, C.R., représentent le ministère public.

M. Ferguson, C.R., M. Fitzpatrick, C.R., et M. Pentland, C.R., occupent pour l'honorable sir A. P. Caron, qui est aussi présent en personne.

Matthew G. Dickieson, premier commis du département des finances, âgé de quarante-trois (43) ans, étant dûment assermenté, dépose et dit ce qui suit :—

Questionné par M. Archibald, C.R.—

Q.—M. Dickieson, êtes-vous en possession des mandats et chèques et des certificats se rattachant au paiement des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean ?—R. Je le suis.

Q. Ce sont les documents originaux en la possession du département des finances ?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez aussi les mêmes documents ayant trait au paiement des subventions votées à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata ?—R. Oui, monsieur.

Q. Ce sont, je présume, des documents qui appartiennent au département ?—R. Ils appartiennent au département.

Q. Vous êtes prêt, je suppose à en laisser prendre copie ?—R. Oh, oui.

Q. Voulez-vous maintenant produire ces documents, commençant par ceux qui regardent la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, et voulez-vous dire en même temps quelle est la nature des documents que vous produisez ?—R. Je produis les certificats ; nous les appelons certificats, ils sont l'autorisation d'émettre les chèques.

Q. Les certificats sont l'autorisation ; l'autorisation de qui ?—R. Ils sont l'autorisation du procureur général.

Q. Peut-être feriez-vous mieux d'expliquer la manière dont ces paiements sont faits, les procédures nécessaires pour obtenir le paiement d'une subvention ?—R. En expliquer une sera les expliquer toutes. La manière de procéder est réglée par l'Acte de l'audition. Quand un département demande qu'un certain paiement soit fait.

Q. Qunnd vous dites le département, vous voulez dire le département affecté par le paiement ?—R. Oui, dans ce cas-ci le département est celui des chemins de fer et canaux. L'auditeur, étant convaincu que le paiement devrait

être fait, délivre ce certificat ; la teneur est à peu près la même pour tous les certificats. Le certificat dit d'abord pour quoi est l'argent. Celui-ci, qui est le premier, est pour une subvention de trois mille deux cents piastres ($3,200) par mille pour dix (10) milles de chemin, ce qui fait trente-deux mille piastres ($32,000). L'auditeur certifie ensuite que le chèque peut être émis et le signe, puis l'envoie au département des finances. Le chèque est complété dans le département des finances, signé par le sous-ministre de ce département, ou par un fonctionnaire le représentant, et renvoyé à l'auditeur général, qui le signe aussi ou qu'un fonctionnaire signe pour lui. Le chèque est ensuite remis à la personne y ayant droit, si elle est présente, ou envoyé au département, qui le transmet à celui en faveur de qui il est fait. Exemple, le présent chèque.

Q. Est-ce là le chèque le premier en date que vous ayez relativement à cette affaire ?—R. Oui, c'est le prmier chèque émis. Je produis présentement ce premier chèque daté le dix-septième jour de novembre, mille huit cent quatre-vingt-trois(1883) ; il est pour vingt-quatre mille trois cent-cinquante-cinq piastres et cinquante-cinq cents ($24,355.55). C'était à compte des trente-deux mille piastres (32,000.00). Par le document devant moi je comprends que, dans le temps, la différence entre les vingt-quatre mille piastres ($24,000.00) et trente-deux mille piastres ($32,000.00) était due au département des douanes, et il fut fait une inscription débitant la subvention du chemin de fer du lac Saint-Jean et créditant le département des douanes. Nous n'avons pas payé les trente-deux mille piastres ($32,000.00) tout comptant ; les sept mille piastres (7,000.00) ont été retenues en acquit des droits de douane.

Q. De sorte que le chèque représente réellement un paiement de trente-deux mille piastres fait par le gouvernement ?—R. Oui, monsieur.

(Le témoin produit le chèque avec certificat joint, comme pièce D 1 à l'enquête.)

Q. Maintenant, le deuxième chèque ?—R. Le deuxième chèque porte la date du cinq mai mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885). Il a été payé à la Banque de Montréal sous l'autorité d'une procuration de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, et son montant est de trente-sept mille vingt-sept piastres ($37,027.00).

Q. Le certificat fait-il voir pour quoi est ce chèque ?—R. C'est une subvention au chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

Q. Y a-t-il indication d'une portion particulière de ce chemin ; s'agit-il des premiers, des deuxièmes ou des troisièmes dix milles ?—R. Le certificat ne le dit pas ; il a été délivré sur la foi d'un rapport de l'ingénieur en chef daté le 8e jour d'avril 1885, et il y a un arrêté rendu en conseil le vingt-deuxième jour d'avril 1885.

Q. Vous dites que ce chèque a été payé à la Banque de Montréal sous l'autorité d'une procuration ; avez-vous cette procuration ?—R. La procuration est ici.

Q. La procuration est-elle jointe au chèque ?—R. Oui.

(Le témoin produit le chèque avec la procuration comme pièce D 2 à l'enquête.)

Q. Maintenant à l'égard du troisième chèque ?—R. Le troisième chèque à été émis le vingt-deuxième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885). Il est payable à la Banque de Québec. La première procuration a été renvoyée et remplacée par une deuxième à la Banque de Québec. Son montant est de trente-huit mille trois cent soixante-quinze piastres ($38,375).

Q. Y a-t-il quelque certificat ou quelque renseignement particulier sur le certificat le concernant ?—R. L'autorisation consiste en une lettre de l'ingé-

nieur en chef, datée le douze septembre, et en un arrêté rendu en conseil le quinze septembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885).

Q. Et dit simplement que c'est pour le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean?—R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous quelque document spécial annulant la procuration à la banque de Montréal?—R. Non, je n'en ai pas.

(Le témoin produit le chèque avec procuration à la banque de Québec, comme pièce D 3 à l'enquête.)

Q. Au chèque suivant, maintenant?—R. Le chèque qui vient ensuite est pour vingt-sept mille huit cent-quarante piastres ($27,840.00). Il porte la date du dix-neuvième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885).

Q. A qui ce chèque est-il payable?—R. Il est payable à la banque de Québec. Ce certificat porte quelque chose de plus qu'aucun des autres. Il dit "subvention due pour la quatrième section de dix milles," et c'est par arrêté rendu en conseil le seizième jour de novembre.

Q. Dit-il le montant total de la subvention ; y a-t-il quelque autre explication?—R. Il n'y a pas d'explication.

(Le témoin produit le chèque et certificat comme pièce D 4 à l'enquête.)

Q. Quel est le chèque qui vient ensuite?—R. Le chèque suivant est pour un paiement de vingt-quatre mille cinq cent trente-deux piastres ($24,532.00), aussi à la banque de Québec. Ce chèque est en date du vingtième jour de janvier mil huit cent quatre-vingt-six (1886), et est autorisé par un arrêté rendu en conseil le dix-huitième jour de janvier. C'est pour la section du quarantième ou cinquantième mille.

(Le témoin produit le certificat et chèque comme pièce D 5 à l'enquête.)

Q. Qu'avez-vous à dire du chèque suivant?—R. Le chèque suivant porte la date du vingt-deuxième jour de février mil huit cent quatre-vingt- six (1886). Son montant est de quatre-vingt-seize mille piastres ($96,000.00) ; il est payable à l'ordre de la banque de Québec, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, et est autorisé par un arrêté rendu en conseil le dix-septième jour de février.

(Le témoin produit le chèque et certificat comme pièce D 6 à l'enquête.)

Q. A propos, la banque de Québec dont il est question est-elle la banque de Québec qui a une succursale à Ottawa?—R. Oui, monsieur. Quand il est question de la banque de Québec le paiement se fait toujours à la succursale que cette banque a à Ottawa. Le chèque qui vient ensuite est pour six mille piastres ($6,000) et porte la date du vingt-deuxième jour de juillet mil huit cent quatre-vingt-six (1886), il est autorisé par un arrêté rendu en conseil le treizième jour du même mois de juillet.

Q Pareillement payé à la banque de Québec?—R. Pareillement payé à la banque de Québec.

(Le témoin produit le chèque et le certificat comme pièce D 7 à l'enquête.)

Q. Quel est le chèque qui vient ensuite?—R. Le chèque suivant est pour quatre vingt-trois mille six cent quatre-vingt-huit piastres ($83,688.00). Il porte la date du neuvième jour d'octobre de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-six (1886), et est autorisé par un arrêté rendu en conseil le vingt-neuvième jour de septembre 1886.

Q. Et pareillement payé à la banque de Québec?—R. Pareillement payé à la banque de Québec.

(Le témoin produit le chèque et certificat comme pièce D 8 à l'enquête.)

Q. Qu'avez-vous à dire du chèque suivant?—R. Le chèque suivant, dont le montant est de trois mille trois cent-dix piastres ($3,310.00), porte la date

du treizième jour de décembre de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-six (1886), et est autorisé par un arrêté rendu en conseil le septième jour du même mois.

Q. Payé aussi à la banque de Québec?—R. Payé aussi à la banque de Québec.

(Le témoin produit le chèque et certificat comme pièce D 9 à l'enquête.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le suivant est pour quarante-huit mille sept cent quarante-sept piastres (48,747.00) payables à la banque de Québec; il porte la date du vingt-troisième jour de décembre de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-six (1886), et est autorisé par arrêté rendu en conseil le dix-septième jour du même mois de décembre.

(Le témoin produit le chèque et certificat comme pièce D 10.)

Q. Quel est le chèque qui vient ensuite?—R. Le chèque suivant, dont le montant est de soixante mille quatre cent soixante-quatorze piastres ($60,474.00), porte la date du quinzième jour de février mil huit cent quatre-vingt-sept (1887) et est payable à la banque de Québec.

(Le témoin produit le chèque et certificat comme pièce D 11 à l'enquête.)

Q. Tous ces chèques sont-ils tous signés de la même manière?—R. Ils sont tous signés; ils sont tous signés ou acquittés par l'employé de la banque Le premier est acquitté par le secrétaire-trésorier de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

Q. Et les certificats de l'auditeur portent les reçus de la personne à laquelle le paiement a été fait?—R. Oui, monsieur.

Q. Tous les documents que vous avez produits portent dans la colonne de droite le reçu de la personne à qui le chèque a été payé?—R. Oui, c'est la signature de M. Noël, de la banque de Québec. Dans un ou deux des premiers certificats le reçu est signé au haut de l'angle de droite.

Q. Mais dans tous les cas les certificats portent le reçu de la personne à laquelle le paiement a été fait?—R Oui, monsieur; dans tous les cas.

Q. Quel est le chèque qui vient ensuite?—R. Le chèque qui vient ensuite est daté le trente et unième jour d'août de l'année mil huit cent quatre-vingt-sept (1887). Il est en faveur de la banque de Québec et pour cent-trois mille quatre cent soixante et dix-neuf piastres ($103,479 00).

Q. Il est acquitté par les employés de la banque de Québec?—R. Il porte le reçu de l'un des employés de la banque de Québec.

(Le témoin produit le chèque et certificat comme pièce D 12 à l'enquête).

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant, dont le montant s'élève à quatre-vingt-cinq mille huit cent quatorze piastres ($85,814.00), porte la date du vingt-deuxième jour d'octobre de l'année mil huit cent quatre-vingt-sept, et est payable à la banque de Québec.

Q. Il porte le reçu de qui?—R. Celui-ci porte le reçu de J. H. Pinney.

Q. Qu'est-il?—R. Il est employé de la banque.

(Le témoin produit chèque et certificat comme pièce D 13 à l'enquête).

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant, qui porte la date du neuvième jour d'avril mil huit cent quatre-vingt-huit (1888), est pour quarante-deux mille sept cent vingt piastres ($42,720.00) payables à la banque de Québec, et signé par C. V. Noël, gérant de la banque.

(Le témoin produit chèque et certificat comme pièce D 14 à l'enquête).

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant est pour la somme de dix-neuf mille neuf cent-onze piastres ($19,911), et porte la date du vingt-septième jour de février mil huit cent quatre-vingt-neuf (1889). Il est payable à la banque de Québec pour le compte de la Compagnie du chemin de

fer de Québec au lac Saint-Jean, et est aussi signé par M. Noël, gérant de la banque de Québec. Ce chèque a été émis en vertu d'un arrêté rendu en conseil le seizième jour de février.

(Le témoin produit chèque et certificat comme pièce D 15 à l'enquête.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant, dont le montant est de trente-huit mille cent quarante piastres ($38,140), porte la date du vingt-cinquième jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-neuf, est payable à la banque de Montréal et porte le reçu de M. Piddington, un employé de la banque.

Q. Est-il autorisé par un arrêté du conseil?—R. Oui, par un arrêté rendu en conseil le douzième jour d'octobre.

(Chèque et certificat produits comme pièce D 16 à l'enquête.)

Q. Quel est le chèque qui vient ensuite?—R. Le chèque suivant est en date du seizième jour de janvier mil huit cent quatre-vingt-onze (1891) et pour vingt mille huit cents piastres ($20,800). Il est en faveur de Frank Ross. La précédente procuration est supprimée et remplacée par une autre. Le chèque est autorisé par un arrêté du conseil en date du neuvième jour du même mois de janvier.

Q. Et est acquitté?—R. J'imagine que ce chèque a dû être envoyé au département. Le certificat ne porte pas de reçu. La coutume est d'envoyer quelquefois des chèques au département. M. Ross, en faveur de qui il a été fait, demeure à Québec, je suppose ; et le département qui demande un chèque se le fait envoyer, puis le transmet à qui de droit. Lorsque la personne est à Ottawa le chèque lui est remis à elle-même.

(Chèque et certificat produits comme pièce D 17 à l'enquête.)

Q. Qu'y a-t-il d'écrit au dos de ce chèque?—R. Il porte "Payez à l'ordre de Ross et Cie, en liquidation." "Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean." Il est endossé par "Ross et Cie, en liquidation pour Frank Ross" ; puis il semble avoir été déposé à la banque de Montréal, vu qu'il porte à son dos "Payez à l'ordre de la banque de Québec, Montréal, en recette pour le compte de la banque de Québec, Québec ; James Stevenson, gérant général, pour la banque de Québec, Thomas McDougall, gérant."

Q. Relativement à la pièce D 17, naturellement après qu'un chèque est payé par la banque, la banque le renvoie au département?—R. Oui, monsieur. Le chèque suivant porte la date du treizième jour de février de l'année mil huit cent quatre-vingt-onze, et est pour mille quatre cents piastres ($1,400). Il est également en faveur de Frank Ross, et est autorisé par un arrêté du conseil en date du deuxième jour du même mois de février.

Q. Le certificat, dans le présent cas, porte-t-il un reçu?—R. Le certificat ne porte pas de reçu.

Q. Quel endossement ce chèque porte-t-il?—R. "Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean." "Ross et Cie, en liquidation, James Geggie," et "au crédit de la banque de Québec, James Stevenson, caissier."

Q. Etait-ce au crédit de la banque de Québec à Ottawa?—R. J'imagine que c'est l'endossement de la banque de Québec ici, pour être placé au crédit de la banque de Québec à Ottawa.

(Chèque et certificat produits comme pièce D 18.)

Q. Quel est le chèque qui vient ensuite?—R. Le chèque suivant, dont le montant est de quinze mille cent cinquante piastres ($15,150.00), porte la date du vingtième jour de février mil huit cent quatre-vingt-onze (1891) ; il est en faveur de Frank Ross pour le compte de la Compagnie du chemin de fer de

Québec au lac Saint-Jean, et est autorisé par un arrêté rendu en conseil le dix-sept du même mois de février. Le chèque est endossé par Frank Ross pour la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, et "John Ross et Cie, en liquidation, au crédit de la banque de Québec, J. Stevenson, caissier."

Q. Dans ce cas aussi le certificat ne porte pas de reçu ?—R. Il ne porte pas de reçu.

(Chèque et certificat produits comme pièce D 19).

Q. Quel est le chèque qui vient ensuite ?—R. Le chèque suivant est en date du vingt et unième jour de février mil huit cent quatre-vingt-onze (1891), et son montant est de vingt-six milles trois cents piastres ($26,300). Il est payable à Frank Ross pour le compte de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, endossé par Frank Ross pour la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, et réendossé par John Ross et Cie, en liquidation, et " au crédit de la banque de Québec, J. Stevenson, caissier."

(Chèque et certificat produits comme pièce D 20.)

Q. Quel est le chèque suivant ?—R. Le chèque suivant est daté le trentième jour d'avril mil huit cent quatre-vingt-onze (1891), pour six mille sept cents piastres ($6,700.00), en faveur de Frank Ross pour le compte de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, et endossé "p. p. Frank Ross, James Geggie," " pour la banque de Québec, Thomas H. Jones, comptable, endossement garanti."

Q. Celui-ci porte l'énoncé que c'est pour subvention sous l'autorité de la 51e Vict., chap. 3, n'est-ce pas ?—R. Oui, monsieur, il est autorisé par arrêté rendu en conseil le dix-huitième jour d'avril 1891.

(Chèque et certificat produits comme pièce D 21.)

Q. Quel est le chèque qui vient ensuite ?—R. Le chèque suivant, dont le montant est de neuf mille six cents piastres ($9,600.00), porte la date du dix-septième jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-onze (1891), et est en faveur de Frank Ross pour le compte de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean ; il est endossé par Frank Ross pour la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, et réendossé par John Ross et Cie, en liquidation, " au crédit de la banque de Québec, Québec, J. Stevenson, caissier." Ce chèque est émis sous l'empire de la 53e Vict., chap. 2, et autorisé par un arrêté du conseil en date du dix-huitième jour de mai 1891.

(Chèque et certificat produits comme pièce D 22.)

Q. Quel est le chèque qui vient ensuite ?—R. Le chèque suivant est pour quatre mille cinq cent vingt-deux piastres et soixante-treize cents ($4,522.73), porte la date du trentième jour de novembre de l'année mil huit cent quatre-vingt-onze (1891), est en faveur de Frank Ross pour le compte de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, et endossé par Frank Ross pour la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, et porté au crédit de la banque de Québec, Québec, par J. Stevenson, gérant général. Il est émis sous l'autorité de la 53e Vict., chap. 2, et est aussi autorisé par arrêté du conseil rendu le quinzième jour d'octobre 1891.

(Chèque et certificat produits comme pièce D 23.)

Q. Ce sont là toutes les subventions payées à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean à venir jusqu'à l'année mil huit cent quatre-vingt-onze (1891) ?—R. Oui. Je produis aussi, relativement aux premières trente-deux mille piastres ($32,000.00) payées, la quittance de sept mille six cent quarante-quatre piastres et quarante-cinq cents ($7,644.45) de droits de douane portée au débit de la Compagnie du chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean ; j'annexe cette quittance à la pièce D 1.

Q. Je présume qu'il s'agit là de droits de douane sur des matériaux importés par la compagnie du chemin de fer ?—R. Je n'en sais rien.

Q. Quel est le montant total des subventions dont vous avez fait la preuve ?—R. Elles se montent en tout à huit cent trente-deux mille huit cent vingt-sept piastres et soixante-treize cents ($832,827.73).

Q. C'est pour jusqu'à l'année mil huit cent quatre-vingt-onze (1891) ?—R. Oui. Je produis aussi un résumé, marqué D 24, de ces subventions depuis la pièce D 1 jusqu'à la pièce D 23.

Q. Voulez-vous maintenant passer aux documents qui regardent les paiements opérés en à compte des subsides payés à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata ?—R. Le premier paiement a été opéré au moyen de deux chèques datés le quatorzième jour de septembre mil huit cent-quatre-vingt-sept (1887), l'un, de dix mille piastres, sur la banque Molson, Montréal, en faveur de C. A. Pipon, gérant de la banque Molson, Toronto, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata ; et l'autre, pour quarante-cinq mille neuf cent quarante-six piastres, sur la banque de Montréal, Ottawa, en faveur de la même personne. Il est autorisé par arrêté du conseil en date du 9 septembre 1887. Il est endossé par Charles A. Pipon, gérant, pour encaissement et crédit de la banque Molson, Toronto, pour la banque Molson, James Elliott, gérant, T. A. M.

Q. Comment le premier chèque, pour dix mille piastres, est-il endossé ?—R. Il est endossé par C. A. Pipon, gérant, pour encaissement et crédit de la banque Molson, Toronto, C. A. Pipon, gérant.

Q. Où est l'autorisation d'en agir ainsi ?—R. C'est une procuration de la part de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata à Charles Pipon, signée par le président de la compagnie, A. R. McDonald.

Q. Pouvez-vous dire pourquoi la somme a été divisée en deux chèques ?—R. Oui, nous n'avions pas assez d'argent à la banque Molson ; nous ne gardons jamais une grosse somme à cette banque.

Q. Ainsi, l'un des chèques a été tiré sur la banque Molson à Montréal ?—R. Oui, monsieur.

Q. Et l'autre sur la banque de Montréal à Ottawa ?—R. Oui.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 1.)

Q. Quel est le chèque qui vient ensuite ?—R. Le chèque suivant porte la date du cinquième jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-sept (1887). Son montant est de cinquante-quatre mille deux cent quarante-huit piastres ($54,248.00) et est en faveur de la banque Molson, Toronto, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata. Il est autorisé par arrêté du conseil en date du premier jour du même mois d'octobre, et est endossé par Charles A. Pipon, gérant, pour encaissement et crédit de la banque Molson, Toronto, C. A. Pipon, gérant.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 2.)

Q. Quel est le chèque suivant ?—R. Le chèque suivant porte la date du vingt-neuvième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-sept (1887) ; son montant est de quarante-quatre mille huit cent six piastres ($44,806.00), et il est aussi à l'ordre de Charles A. Pipon, gérant de la banque Molson, Toronto. Il est autorisé par arrêté rendu en conseil le vingt-huitième jour du même mois de novembre, et endossé par Charles A. Pipon, gérant, pour encaissement et crédit de la banque de Montréal, Toronto, C. Brough, gérant.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 3.)

Q. Quel est le chèque suivant ?—R. Le chèque suivant porte la date du trente et unième jour de décembre mil huit cent quatre-vingt-sept (1887) ; son

montant est de onze mille cent quatre-vingt-quatre piastres ($11,184.00), et il est payable à l'ordre de Charles A. Pipon, gérant de la banque Molson, Toronto, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata. Il est endossé par "Charles A. Pipon, gérant" et "pour encaissement et crédit de la banque de Montréal, Toronto, C. Brough, gérant."

Q. Quelle est la signature au bas?—R. Ce sont les initiales de M. Bradley: A.P.B. Cela indique que le chèque a été envoyé au département des chemins de fer et canaux pour être transmis à M. Pipon, à Toronto.

Q. En fait, il est probable que tous les chèques dont les certificats ne portent pas de reçus ont été envoyés par vous au département des chemins de fer?—R. Je n'en doute pas.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 4.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant porte la date du treizième jour de février mil huit cent quatre-vingt-huit (1888); son montant est de cinquante mille cinq cents piastres ($50,500) payables à l'ordre de Charles A. Pipon, gérant de la banque Molson, à Toronto, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata. Il est autorisé par arrêté du conseil en date du huitième jour du même mois de février, et endossé par A. P. Broderick pour le gérant.

Q. Il porte le timbre de la banque?—R. Oui, il porte "Banque Molson, Toronto, pour encaissement et crédit de la banque de Montréal, Toronto, C. Brough, gérant." Il pourrait être utile d'expliquer que ce certificat était pour paiements, dont l'un ne concerne pas la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.

Q. Dans tous les cas, ce chèque paraît avoir été endossé par quelque employé compétent de la banque?—R. Je n'en doute pas.

Q Vous dites que ce chèque était pour deux paiements?—R. Oui, monsieur, j'ai dit que le certificat était pour deux paiements, dont l'un ne concerne pas cette enquête, mais regarde le canal Murray.

Q. Le chèque est seulement pour la portion qui a trait au chemin de fer de Témiscouata?—R. Exactement.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 5.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant est pour trente-trois mille piastres ($33,000.00) et porte la date du sixième jour de juin mil huit cent quatre-vingt-huit (1888). Il est en faveur de la banque de Montréal, Ottawa. Le chèque est autorisé par un arrêté du conseil en date du sixième jour du dit mois de juin, et acquitté par J. W. C. O'Grady, de la banque de Montréal.

Q. Il est acquitté par O'Grady sur le certificat même?—R. Oui, monsieur, il lui a été remis.

(Déposé comme pièce DT 6.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant porte la date du vingt-septième jour de juillet de l'année mil huit cent quatre-vingt-huit (1888), et son montant est de vingt et un mille piastres ($21,000) payables à la banque de Montréal, Ottawa. Il est autorisé par arrêté rendu en conseil le vingt-cinquième jour du dit mois de juillet et porte le reçu de C. A. Elliott, de la banque de Montréal. Ce chèque n'a pas été endossé non plus, mais le reçu est sur le certificat.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 7.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant porte la date du huitième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-huit (1888), et est pour soixante et un mille quatre cent soixante-quatre piastres ($61,464) payables à

la banque de Montréal, Ottawa. Il est autorisé par arrêté du conseil en date du cinquième jour du dit mois de septembre et porte le reçu de W. C. O'Grady, de la banque de Montréal, Ottawa. Le reçu figure sur le certificat de l'auditeur général.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 8.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant est daté le sixième jour d'octobre de l'année mil huit cent quatre-vingt-huit (1888) et est pour dix milles piastres (10,000) en faveur de la banque de Montréal, Ottawa. Il est acquitté par M. O'Grady. Il est autorisé par arrêté du conseil en date du vingt-cinquième jour de septembre.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 9.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant porte la date du vingt-septième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-huit (1888), et son montant est de cinquante-neuf mille six piastres (59,006) payables à la banque de Montréal, Ottawa. Il est autorisé par arrêté du conseil en date du vingt-troisième jour de novembre et porte le reçu de M. Elliott, de la banque de Montréal, Ottawa.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 10.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant porte la date du premier jour de février mil huit cent quatre-vingt-neuf (1889) et est pour onze mille sept cent quarante-six piastres ($11,746) payables à la banque de Montréal, Ottawa. Il est autorisé par un arrêté en conseil portant la date du vingt-deux du même mois qui doit se trouver là par erreur à la place du vingt-deux janvier 1889, parce que ce ne peut être le vingt-deuxième jour de février quand le chèque est en date du premier jour de ce même mois de février. Il est acquitté par M. O'Grady, de la banque de Montréal, Ottawa, et le reçu est sur le certificat de l'auditeur général.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 11.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Il s'agit ici d'un paiement de soixante-quatorze mille trois cents piastres ($74,300) au moyen de deux chèques payables tous deux à la banque de Montréal, le premier pour quatre mille trois cents piastres ($4,300) sur la banque de Toronto, et l'autre pour soixante et dix mille piastres ($70,000) sur la banque de Montréal, Ottawa. Ils portent tous deux la date du vingt-troisième jour de janvier (1890). Ils sont autorisés par arrêté rendu en conseil le quinzième jour de janvier, et par la 48e Victoria, ch. 58. Je n'ai pas remarqué que l'acte fût mentionné dans les autres. Le document porte le reçu de M. O'Grady.

Q. Le premier chèque est sur la banque de Toronto?—R. Oui. Il porte à son dos "pour encaissement et crédit de la banque de Montréal. Ottawa, F. Gundry, gérant", et "pour encaissement et crédit de la banque de Montréal, Toronto, C. Brough, gérant." Il porte aussi le reçu de M. O'Grady, de la banque de Montréal.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 12.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant est en date du dix-septième jour de décembre mil huit cent quatre-vingt-dix (1890), pour quarante-huit mille cinq cent vingt piastres ($48,520), et payable à la banque de Montréal, Ottawa, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata. Il est autorisé par le 51e Vict., chap. 3 et par arrêté rendu en conseil le cinquième jour du même mois de décembre, et il porte le reçu de M. O'Grady, de la banque de Montréal, Ottawa.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 13.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant, dont le montant s'élève à trente-quatre mille deux cent cinquante piastres ($34,250.00), porte la date du vingtième jour de janvier de l'année mil huit cent quatre-vingt-onze (1891) et est en faveur de la banque de Montréal, Ottawa. Il est autorisé par la 51e Vict., chap. 3 et par arrêté du conseil rendu le seizième jour de janvier, et porte le reçu de M. O'Grady, de la banque de Montréal, Ottawa.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 14.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant, dont le montant s'élève à treize mille trois cent quatre-vingt-quinze piastres ($13,395) est en date du neuvième jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-onze (1891), payable à la banque de Montréal, Ottawa, autorisé par la 51e Vict., chap. 3 et par arrêté en conseil du deux du même mois d'octobre, et acquitté par M. O'Grady de la banque de Montréal, Ottawa.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 15.)

Q. Quel est le chèque suivant?—R. Le chèque suivant, dont le montant s'élève à quarante et un mille quatre cent trente-cinq piastres ($41,435.00), est en date du vingt-troisième jour de décembre mil huit cent quatre-vingt-onze (1891), payable à la banque de Montréal, Ottawa, autorisé par arrêté en conseil du dix-neuvième jour du même mois de décembre, et acquitté par M. O'Grady.

(Chèque et certificat déposés comme pièce DT 16.)

Q. C'est, relativement à ce chemin de fer, tout ce que vous avez pour jusqu'à la fin de l'année mil huit cent quatre-vingt-onze (1891)?—R. Oui.

Q. Quel était, à la fin de l'année mil huit cent quatre-vingt-onze, le montant total des subventions que vous avez énumérées?—R. Le montant total des subventions était de six cent vingt-quatre mille huit cents piastres ($624,800.00).

Q. Tous ces montants ont été payés à titre de subventions accordées à ce chemin par le gouvernement du Canada?—R. Oui, monsieur, ainsi qu'il ressort du certificat.

(Le témoin produit un état sommaire du montant total en question comme pièce D T 17.)

Q. Les sommes que vous avez mentionnées constituent la totalité des paiements qui ont été faits à raison des subventions à ces deux chemins de fer?—R. Oui, monsieur; ce sont tous les montants que nous ayons comptés.

Q. A venir jusqu'à la fin de l'année mil huit cent quatre-vingt-onze (1891)?—R. Oui.

Q. Dans chaque cas il y a eu des deniers de payés depuis cette date?—R. Oui.

Q. Au département des finances, vous n'avez pas, relativement à ces affaires, d'autres documents que ceux produits par vous?—R. Je ne sache pas qu'il y en ait. Il pourrait y avoir une lettre révoquant la première procuration pour ce qui est de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata. Depuis quelques années nous exigeons une lettre avant d'annuler, mais autrefois nous n'en exigions pas; la nouvelle procuration que nous prenions invalidait l'ancienne, mais en ces dernières années nous avons exigé une lettre.

Q. Et en ces dernières années vous avez exigé une lettre?—R. Oui.

Q. Et vous dites qu'il pourrait y avoir une telle lettre révoquant la procuration dans le cas de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata?—Cela se pourrait.

Q. Vous n'êtes pas sûr qu'il y en ait?—R. Je n'en suis pas sûr.

R. Mais à part de cela le département des finances n'a pas d'autres documents relatifs à cette affaire?—R. Pas d'autre que je sache, si ce n'est des

copies des arrêtés du conseil. Naturellement, nous avons copie de tous les arrêtés du conseil.

Les avocats de sir A. P. Caron ne font pas subir de contre-interrogatoire au témoin.

Et plus n'en sait le déposant.

Et moi, Thomas P. Owens, l'un des sténographes de la Chambre des communes, et sténographe assermenté en cette cause, je dépose, sous la foi du serment que j'ai prêté, que ce qui précède est une exacte et fidèle transcription du témoignage du susdit témoin pris par moi au moyen de la sténographie.

THOS. P. OWENS.

QUÉBEC, 21 septembre 1892.

La commission royale chargée de s'enquérir de la vérité ou de la fausseté de certaines accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, a siégé de nouveau en la ville de Québec, ce matin, pour entendre les témoignages relatifs à ces accusations.

PRÉSENTS : l'honorable Adolphe Basile Routhier et l'honorable Melbourne M. Tait, commissaires.

LOUIS K. JONES, commis dans le département des chemins de fer et canaux et secrétaire de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, âgé de quarante-deux (42) ans, étant dûment assermenté, dépose et dit ce qui suit :—

Interrogé par M. Bisaillon, C R., l'un des avocats représentant le ministère public.

Q. M. Jones, voulez-vous dire aux commissaires quelle est votre position dans le département des chemins de fer et canaux ?—R. Je suis commis dans le département et secrétaire de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

Q. Vous avez reçu une citation vous ordonnant d'apporter avec vous tous les documents relatifs au chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean et au chemin de fer de Témiscouata ?—R. Oui.

Q. Avez-vous apporté ces documents ?—R. Oui, j'ai apporté tous les papiers qui m'ont été donnés.

Q. Ces papiers sont-ils tous les originaux ?—R. Tous ces papiers sont les originaux, à l'exception des arrêts rendus en conseil, dont je n'ai que des copies certifiées conformes, attendu que leurs originaux ne sortent jamais.

Q. Avez-vous parmi vos papiers une pétition de E. Beaudet, vice-président de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, demandant des modifications à l'Acte passé la dernière session, et demandant cent soixante-dix mille piastres ($170,000.00) de plus parce que la ligne était de vingt-cinq mille plus longue qu'il n'avait été estimé ?—R. Oui.

Q. Qu'est-ce que c'est ?—R. C'est une communication du ministre des finances transmettant une pétition de M. E. Beaudet, vice-président de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, laquelle demande que l'on modifie l'Acte passé à la dernière session en accordant cent soixante-dix mille piastres ($170,000.00) de plus parce que la ligne était de vingt-cinq milles plus longue qu'il n'avait été estimé. Cette pétition, signée par des membres du parlement, est adressé à sir Charles Tupper, alors ministre des

chemins de fer et canaux. Elle a été transmise par le sous-ministre des finances, M. Courtney, alors que sir Leonard Tilley était ministre des finances.

(Pétition déposée comme pièce LJ 1.)

Je produis aussi une lettre de J. G. Scott, en date du quatrième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), adressée au secrétaire du département des chemins de fer et contenant un cahier des charges avec le certificat de l'ingénieur en chef portant que "la section pour laquelle paiement de la subvention est présentement demandée offre une bonne moyenne de la qualité des travaux de tout le chemin."

(Déposée comme pièce LJ 2.)

Je produis aussi une copie certifiée de l'arrêté du conseil en date du septième jour de juin mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), accordant, pour une distance additionnelle de vingt (20) milles, une nouvelle subvention de trois mille deux cents piastres ($3,200.00) par mille, mais n'excédant pas en tout quatre-vingt mille piastres ($80,000.00), et contenant un aperçu de la route approximative. Cette copie de l'arrêté du conseil est certifiée par le greffier du Conseil privé, M. John J. McGee.

(Déposée comme pièce LJ 3.)

Je produis aussi une copie certifiée de l'arrêté du conseil en date du dix-huitième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-trois, portant autorisation de passer contrat avec la compagnie de chemin de fer susnommée pour la construction d'une ligne entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Il ressort du Journal de la Chambre que cet arrêté du conseil aurait été modifié par un arrêté postérieur.

(Déposée comme pièce LJ 4.)

Je produis aussi une lettre portant le numéro 32619. Il paraît y avoir eu deux pétitions d'adressées à sir A. P. Caron, ministre de la milice, et elles paraissent avoir été transmises par lui au département sans observation. C'est une lettre adressée à l'honorable sir A. P. Caron, qui paraît avoir transmis deux pétitions—l'une des habitants de la paroisse de Val-Cartier, et l'autre de Saint-Gabriel-Ouest, comté de Québec, demandant une subvention pour la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean afin d'acheter des rails pour le tracé abandonné du chemin—dix (10) milles, entre la rivière Jacques-Cartier et Gosford—et, à défaut d'une subvention, demandant de vieux rails au gouvernement.

(Déposée comme pièce LJ 5.)

Je produis aussi un rapport de M. Ridout en date du dixième jour de novembre, sur la première section de dix milles du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean. M. Ridout regarde l'ouvrage de cette section comme une bonne moyenne de toute la ligne, et recommande le paiement de la subvention de trois mille deux cents piastres ($3,200.00) par mille, s'élevant à la somme de trente-deux mille piastres ($32,000.00.)

(Déposée comme pièce LJ 6.)

Je produis aussi une lettre du sous-ministre ou commissaire des douanes datée le sixième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), adressée au secrétaire du département des chemins de fer et canaux, relativement à la créance du département des douanes contre MM. Withall et Ross, et disant qu'il était entendu que le montant ainsi dû serait défalqué du premier paiement de la subvention. Le montant de cette créance est de sept mille sept cent soixante-dix-sept piastres et cinquante-deux centins ($7,777.52.)

(Déposée comme pièce LJ 7.)

Je produis aussi une autre lettre du commissaire des douanes, en date du dix-septième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), disant que le montant se trouve être de sept mille six cent quarante-quatre piastres et quarante-cinq centins ($7,644.45), au lieu de l'autre montant qui est inexact.

(Déposée comme pièce LJ 8.)

Je produis aussi copie certifiée d'un arrêté du conseil en date du quinzième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), autorisant le paiement d'une subvention de trois mille deux cents piastres par mille pour les premiers dix (10) milles de chemin, soit d'un montant total de trente-deux mille piastres ($32,000.00.)

(Déposée comme pièce LJ 9.)

Je produis aussi une lettre du comptable du département des douanes, Mr. Parmelee, en date du vingt et unième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-trois (1883) et adressée au secrétaire du département des chemins de fer et canaux, demandant qu'il soit émis, en faveur du département des douanes, un chèque pour la somme de sept mille six cent quarante-quatre piastres et quarante-cinq cents ($7,644.45), à prendre sur la subvention à la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean.

(Déposée comme pièce LJ 10.)

Je produis aussi un document paraissant être une lettre de J. G. Scott, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, daté le vingt-sixième jour de janvier mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884) et adressé à sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer, dans laquelle il dit que la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean lui a donné instruction de demander qu'il plaise au gouvernement prendre les moyens nécessaires pour compléter la subvention accordée à ce chemin par la résolution des années mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) et mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), de manière à couvrir toute la longueur du chemin à être construit, le tout accompagné d'une description détaillée du tracé, avec brochure et carte.

(Déposé comme pièce LJ 11.)

Je produis aussi une pétition envoyée par J. G. Gagnier, Thomas McGreevy et plusieurs autres, adressée à l'honorable sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer et canaux, et datée à Ottawa le premier jour de mars mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884), laquelle paraît être une pétition demandant de l'aide pour la Compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean, et est apparemment signée par un certain nombre de membres du parlement.

(Déposée comme pièce LJ 12.)

Je produis aussi une lettre adressée par J. G. Scott, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, au secrétaire du département des chemins de fer et canaux, et en date du dix-neuvième jour de juillet mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884), dans laquelle il dit qu'il a instruction de transmettre, pour l'information du département, copie de la résolution du bureau de direction de cette compagnie, adoptée à une assemblée tenue le dix du même mois, transportant à MM. Ross et Cie, de Québec, la subvention payable par le Dominion du Canada sur le pied de trois mille deux cents piastres ($3,200) par mille sur dix milles de ce chemin, depuis la station d'arpentage 2186, au lac Saint-Simon, jusqu'à la station 2714, près de la rivière Pierre.

(Déposée comme pièce LJ 13.)

Je produis aussi un rapport signé par M. Collingwood Schreiber, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, daté le huitième jour d'avril mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885) et adressé au secrétaire du département des

chemins de fer et canaux, sur les deuxièmes dix milles du chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean, au nord de Saint-Raymond, portant que la section n'est pas achevée suivant ce qu'exige le contrat, et transmettant copie du rapport de M. Ridout, ingénieur inspecteur.

(Déposé comme pièce LJ 14.)

Je produis aussi une copie certifiée de l'arrêté du conseil en date du vingt-deuxième jour d'avril mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), portant autorisation de payer à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean la subvention sur les deuxièmes dix milles nord de Saint-Raymond, soit une somme de trente-sept mille vingt-sept piastres ($37,027.00.)

(Déposée comme pièce LJ 15.)

Je produis aussi une lettre envoyée par J. G. Scott, datée le neuvième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), adressée au secrétaire du département des chemins de fer et canaux et disant "nous avons transporté à MM. Ross et Cie, par acte notarié, la subvention payable par le Dominion du Canada sur trente milles de ce chemin de fer, s'étendant depuis la station d'arpentage 2714 jusqu'à la station 4298, vis-à-vis de l'île du lac Edouard."

(Déposée comme pièce LJ 16.)

Je produis aussi une lettre de S. Piddington—qui, je crois, signe pour le gérant de la banque de Québec—adressée au secrétaire du département des chemins de fer et canaux à la date du premier septembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), dans laquelle il dit qu'il transmet une procuration reçue de MM. Ross et Cie, Québec, pour être jointe aux autres papiers. Cette procuration ne paraît pas être ici, mais elle paraît être jointe aux contrats.

(Déposée comme pièce LJ 17.)

Je produis aussi un rapport signé par M. Schreiber, daté le douzième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885) et adressé au secrétaire du département relativement à l'inspection de la section du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean située entre les vingtième et trentième milles ouest de Saint-Raymond, dans lequel il dit que d'après la teneur du contrat il pense que la subvention de trente-huit mille trois cent soixante et treize piastres ($38,373.00), afférente à cette section, est acquise, et que la compagnie peut être considérée comme ayant droit de la toucher—le tout accompagné de copie du rapport de M. Ridout, ingénieur inspecteur.

(Déposé comme pièce LJ 18).

Je produis aussi copie certifiée d'un arrêté du conseil, en date du quinzième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), portant autorisation de payer à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean le montant de sa subvention afférent à la section comprise entre les vingtième et trentième milles, soit la somme de trente-huit mille trois cent soixante et treize piastres ($38,373.00).

(Déposé comme pièce LJ 19.)

Je produis aussi une lettre signée par J. G. Scott, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, datée le vingt et unième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), adressée au département des chemins de fer et canaux, et transmettant copie des transports suivants des subventions que le gouvernement doit payer à cette compagnie, savoir: 1°, en date du vingt-quatrième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), transport à Ross et Cie de soixante et dix mille piastres ($70,000.00) à prendre sur une subvention de quatre-vingt-seize mille piastres ($96,000.00), transport, à l'honorable J. G. Ross, en sa qualité de président

de la Compagnie d'exploitation forestière et de trafic du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (*Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company*), de vingt-six mille piastres ($26,000.00) à prendre sur la subvention de quatre-vingt-seize mille piastres ($96,000.00); 2°, en date du quatorzième jour de septembre, transport, à Ross et Cie, de trente-deux mille piastres ($32,000.00), représentant une subvention pour dix milles de chemin à partir de la station d'arpentage 3770 jusqu'à la station 4298. Les transports ne se trouvent pas dans cette chemise, qui est seulement la lettre les couvrant.

(Déposée comme pièce LJ 20.)

Je produis aussi une lettre signée Jas G. Ross, président de la *Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company*, datée le dixième jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), adressée au secrétaire du département des chemins de fer et canaux et transmettant copie d'une résolution du bureau des directeurs de la Compagnie d'exploitation forestière et de trafic du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (*Québec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company*), à l'effet de transporter à la banque de Québec une subvention jusqu'à concurrence de vingt-six milles piastres ($26,000) à lui transportée le vingt-quatre août précédent en sa qualité de président de cette compagnie.

(Déposée comme pièce LJ 21.)

Je produis aussi un rapport de Collingwood Schreiber, daté le neuvième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885) et adressé au secrétaire du département des chemins de fer et canaux relativement à l'inspection du chemin depuis le trentième jusqu'au quarantième mille nord de Saint-Raymond, dans lequel il dit que la subvention afférente à cette section s'élève à la somme de vingt-sept mille huit cent quarante piastres ($27,840) qu'il estime acquise à la compagnie, renvoyant au rapport de l'ingénieur inspecteur, M. Ridout.

(Déposée comme pièce LJ 22.)

Je produis aussi copie certifiée d'un arrêté rendu en conseil le seizième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885) relativement à la section du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean comprise entre le trentième et le quarantième mille nord de Saint-Raymond, et portant autorisation de payer vingt-sept mille huit cent quarante piastres ($27,840)

(Déposée comme pièce LJ 23.)

Je produis aussi un rapport de Collingwood Schreiber, daté le onzième jour de janvier mil huit cent quatre-vingt-six (1886) et adressé au secrétaire du département des chemins de fer et canaux relativement à la section du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean comprise entre le quarantième et le cinquantième mille nord de Saint-Raymond, dans lequel il parle de l'inspection de M. Ridout et dit qu'il croit que la balance des vingt-quatre mille cinq cent trente-deux piastres ($24,532) pourrait être payée sans risque à la compagnie."

(Déposé comme pièce LJ 24.)

Je produis aussi une lettre de J. G. Scott, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, datée le douzième jour de janvier mil huit cent quatre-vingt-six (1886), adressée au secrétaire du département des chemins de fer et canaux, et demandant, de la part de la compagnie, la passation d'un marché avec l'Etat relativement à la portion du chemin s'étendant depuis son point de raccordement avec le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond subventionnée par la 48e et 49e Victoria, chapitre 59.

(Déposée comme pièce LJ 25.)

Je produis aussi copie d'un arrêté en conseil du dix-huitième jour de janvier mil huit cent quatre-vingt-six (1886), portant autorisation de payer à la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean la somme de vingt-quatre mille cinq cent trente-deux piastres ($24,532.00), conformément au rapport de l'ingénieur en chef.

(Déposée comme pièce LJ 26.)

Je produis aussi copie certifiée de l'arrêté du conseil en date du vingt-huitième jour de janvier mil huit cent quatre-vingt-six (1886), approuvant la convention et les plans de tracé des cinquante milles nord de Saint-Raymond pour lesquels il a été voté une subvention de quatre-vingt-seize mille piastres ($96,000.00), le tout accompagné du cahier des charges et d'un projet de contrat approuvé.

(Déposée comme pièce LJ 27.)

Je produis aussi un rapport de Collingwood Schreiber, daté le onzième jour de février mil huit cent quatre-vingt-six (1886) et adressé au secrétaire du département des chemins de fer et canaux, dans lequel il dit qu'il regarde la subvention de quatre-vingt-seize mille piastres ($96,000.00) comme acquise.

(Déposé comme pièce LJ 28.)

Je produis aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil du dix-huitième jour de février mil huit cent quatre-vingt-six (1886), portant autorisation de payer à la Compagnie du Lac Saint-Jean la somme de quatre-vingt-seize mille piastres ($96,000.00) pour la partie de la ligne s'étendant depuis son point de jonction avec le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond.

(Déposée comme pièce LJ 29.)

Je produis aussi une lettre de sir A. P. Caron, ministre de la milice, datée le quatrième jour de mars mil huit cent quatre-vingt-six (1886) et adressée au secrétaire du département des chemins de fer et canaux, dans laquelle il dit: "J'ai l'honneur de vous envoyer une pétition de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean qui m'a été mise entre les mains pour que je vous la transmette." Cette lettre transmet une pétition signée par J. G. Ross, président de la Compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean, demandant une augmentation de subvention.

Q. Une augmentation de combien?—R. L'inscription au dos du document dit une augmentation à six mille piastres par mille pour cent quatre-vingt milles de Québec au lac Saint-Jean.

(Déposée comme pièce LJ 30.)

Q Veuillez produire les autres documents et les décrire comme vous avez fait de ceux qui précèdent?—R. Je produis aussi une lettre de J. G. Scott, datée le premier jour d'avril mil huit cent quatre-vingt-six (1886) et adressée au secrétaire du département des chemins de fer et canaux, dans laquelle il dit qu'il a instruction de transmettre la liste incluse des actionnaires de la compagnie.

Q. Quels sont les actionnaires, suivant cette lettre?—R. Ce sont l'honorable Jas G. Ross, Québec, P.Q., $25,000; W. S. Ogden, Cardiff, Pays de Galles, $25,000; William Withall, Montréal, P.Q., $25,000; John Ross, Québec, P.Q., $25,000; James Connelly, Munissing, Michigan, $12,500; la succession de feu J. B. Renaud, Québec, P.Q., $5,000; Elisée Beaudet, Québec, P.Q., $3,000; l'honorable sir A. P. Caron, Ottawa, $2,500; l'honorable P. Garneau, Québec, $2,000; l'honorable I. Thibeaudeau, Québec, P.Q., $2,500; la succession de feu P. Vallée, $500; la ville de Québec, $450,000; et différents petits actionnaires représentant $101,000 de capital. Total, $679,000.

(Déposée comme pièce LJ 31.)

Je produis une lettre de J. G. Scott, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, datée le vingt et unième jour de juin mil huit cent quatre-vingt-six (1886) et adressée au secrétaire du département des chemins de fer, transmettant copie du transport de la subvention de trois mille deux cents piastres ($3,200.00) par mille, payable par le gouvernement fédéral, en faveur de Ross et Cie, Québec, pour quarante milles de chemin partant de la station d'arpentage 2296 à aller jusqu'à la station 2410.

(Déposée comme pièce LJ 32.)

Je produis aussi un rapport de Collingwood Schreiber, daté le septième jour de juillet mil huit cent quatre-vingt-six (1886) et adressé au secrétaire du département des chemins de fer, dans lequel il dit que les travaux sont maintenant finis suivant le contrat sur la section de chemin de fer comprise entre le quarantième et le cinquantième mille nord de Saint-Raymond, ce qui donne droit à la compagnie de toucher la balance de la subvention afférente à cette section, s'élevant à six mille piastres ($6,000.00) et qu'il suggère de payer.

(Déposé comme pièce LJ 33.)

Je produis aussi copie certifiée de l'arrêté du conseil en date du treizième jour de juillet mil huit cent quatre-vingt-six (1886), portant autorisation de payer six mille piastres ($6,000.00) pour la section susmentionnée, conformément au rapport de l'ingénieur en chef.

(Déposée comme pièce LJ 34.)

Je produis aussi un rapport signé pour M. Schreiber par F. J. Lynch, qui était l'ingénieur préposé au bureau de M. Schreiber et qui signe le nom de ce dernier en le faisant suivre de ses propres initiales. Le rapport est en date du vingt-deuxième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-six (1886) ; il a trait à l'inspection de la section du chemin de fer du Lac Saint-Jean comprise entre le cinquantième et le soixante et dixième mille nord de Saint-Raymond, et cite le rapport de M. Ridout, l'ingénieur inspecteur.

(Déposé comme pièce LJ 35.)

Je produis aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil du vingt-neuvième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-six (1886), portant autorisation de payer à la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean la somme de quatre-vingt-trois mille six cent quatre-vingt-huit piastres ($83,688.00).

(Déposée comme pièce LJ 36.)

Je produis aussi le rapport signé Collingwood Schreiber, en date du vingt-cinquième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-six (1886), et adressé au secrétaire du département des chemins de fer et canaux relativement à l'inspection de la section comprise entre le soixante-dixième et le quatre-vingtième mille nord de Saint-Raymond. Il y est dit que M. Ridout a inspecté la section huit (8) et réinspecté les sections six (6) et sept (7) ; qu'à l'exception de quelques ponceaux en bois, qui sont condamnés, les travaux sont bien et solidement faits ; et que la subvention afférente aux trois sections comprises entre le cinquantième et le quatre-vingtième mille est de cent trente-cinq mille cinq cent trente-cinq piastres ($135,535.00), de laquelle il y aurait à déduire les frais nécessaires pour remplacer les ponceaux de bois par de la maçonnerie—soit trois mille cent piastres ($3,100.00), ce qui laisse une balance de cent trente-deux mille quatre cent trente-quatre piastres ($132,434.00.)

(Déposé comme pièce LJ 37.)

Je produis aussi un autre rapport signé par M. Schreiber, daté le quatrième jour de décembre mil huit cent quatre-vingt-six (1886), et adressé au secrétaire du département des chemins de fer. Dans ce rapport M. Schreiber dit que la

somme de trente-cinq mille trois cent dix piastres ($35,310.00) paraît ét afférente aux premiers dix milles du chemin de fer du Lac Saint-Jean au nor de Saint-Raymond, tandis qu'il n'a été payé que trente-deux mille piastre ($32,000.00), ce qui laisse une balance de trois mille trois cent dix piastre (3,310.00) "pour laquelle je donne présentement mon certificat, attendu qu cette section du chemin est finie." La raison pour laquelle il n'a été d'abor donné certificat que pour trente-deux mille piastres relativement à cette sectio est qu'à l'époque où le certificat fut préparé la subvention totale n'avait pas ét répartie en sections.

(Déposée comme pièce LJ 38.)

Je produis aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil du septième jour d décembre mil huit cent quatre-vingt-six (1886), portant autorisation de paye cette balance de trois mille trois cent dix piastres ($3,310) sur les premiers di milles du chemin au nord de Saint-Raymond.

(Déposée comme pièce LJ 39.)

Je produis aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil du dix-septième jou de décembre mil huit cent-quatre-vingt-six (1886), portant autorisation d payer quarante-huit mille sept cent quarante-sept piastres ($48,747) sur la fo d'un certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer, pour les section comprises entre les cinquantième et quatre-vingtième milles nord de Saint Raymond.

(Pièce LJ 40.)

Je produis aussi une lettre de J. G. Scott, adressée au secrétaire du départ tement des chemins de fer à la date du vingt-quatrième jour de décembre mi huit cent quatre-vingt-six (1886), dans laquelle il demande au secrétaire de lu envoyer une note expliquant de quelle manière on en arrive au paiement d quarante-huit mille sept cent-quarante-sept piastres ($48,747) fait la veille, e indiquant quelle partie de ce paiement provient de la subvention de trois mill deux cents piastres ($3,200) par mille, et combien provient de celle de mill neuf cent soixante et une piastres ($1,961) par mille. Il y a au dos du docu ment une note disant qu'il a été renvoyé à l'ingénieur en chef des chemins d fer, et une autre note disant que les subventions afférentes aux sections six sept et huit s'élèvent à la somme de cent trente-cinq mille cinq cent trente-cin piastres ($135,535), de laquelle si l'on déduit les frais approximatifs de remplacement d'un certain nombre de ponceaux en bois par de la maçonnerie, savoir trois mille cent piastres ($3,100), il reste une balance de cent trente-deux mill quatre cent trente-cinq piastres ($132,435). Déjà payé : quatre-vingt-trois mille six cent quatre-vingt-deux piastres ($83,682), ce qui laisse à payer quarante-huit mille sept cent quarante-sept piastres ($48,747).

(Déposée comme pièce LJ 41.)

Je produis aussi un rapport signé Collingwood Schreiber, daté le deuxième jour de février mil huit cent quatre-vingt-sept et adressé au secrétaire du département des chemins de fer, relativement à l'inspection des sections du chemin de fer du Lac Saint-Jean comprises entre le quatre-vingtième et le quatre-vingt-dixième mille, et entre le quatre-vingt-dixième et le centième mille.

Q. Y a-t-il quelque chose dans ce rapport relativement au paiement de la subvention ?—R. Il montre qu'il y a de l'ouvrage de fait pour soixante mille quatre cent soixante et quatorze piastres ($60,474) sur la section du quatre-vingtième au quatre-vingt-dixième mille, et dit que du quatre-vingt-dixième au centième mille le dressement de la plate-forme passe pour être achevé et la voie posée sur la distance de sept milles, mais que M. Ridout n'a pas pu aller plus

loin que le quatre-vingt-onzième mille, vu que le chemin était complètement obstrué par la neige.

(Déposée comme pièce LJ 42.)

Je produis aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil du huitième jour de février mil huit cent quatre-vingt-sept (1887), recommandant qu'autorisation soit donnée de payer soixante mille quatre cent soixante et quatorze piastres $60,474).

(Déposée comme pièce LJ 43.)

Q. Avez-vous un rapport de M. Schreiber, en date du treizième jour de juillet de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-sept (1887) ?—R. Il ne paraît pas avoir été ici, mais il y a un résumé de ce rapport dans le journal. Ce résumé fait voir que c'est un rapport sur l'inspection faite par M. Ridout jusqu'au cent dixième mille nord de Saint-Raymond, montrant une subvention acquise de cinq cent soixante et un mille quatre cent soixante et dix piastres ($561,470.00), moins les paiements déjà faits.

Q. Veuillez donner l'arrêté en conseil ayant trait à ce rapport ?—R. Voici une copie certifiée de l'arrêté en conseil du vingt-cinquième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-sept (1887), portant autorisation de payer à la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean la somme de cent trois mille quatre cent soixante et dix-neuf piastres ($103,479). Je ferai observer que ces montants sont toujours faits sauf déductions de tous paiements antérieurs. Autorisation est toujours donnée de payer le plein montant, mais le comptable défalque tout paiement déjà fait. Il ressort de cet arrêté du conseil que l'ingénieur en chef a fait rapport le treizième jour d'août 1887.

(Déposée comme pièce LJ 44.)

Q. Pouvez-vous trouver le rapport de l'ingénieur, maintenant ?—R. Oui, je produis un rapport de Collingwood Schreiber, daté le treizième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-sept (1887) et adressé au secrétaire du département des chemins de fer et canaux au sujet des cent dix milles nord de Saint-Raymond, indiquant que le montant de subvention acquis est de cinq cent soixante et un mille quatre cent soixante et dix piastres ($561,470.00), et dans laquelle il est dit que la compagnie a gagné ce montant de subvention, duquel il faut déduire les paiements déjà faits.

(Déposé comme pièce LJ 45.)

Je produis aussi une lettre datée le deuxième jour de septembre, en l'année mil huit cent quatre-vingt-sept (1887), signée J. G. Scott, adressée au secrétaire du département des chemins de fer, demandant de quelle manière on en est arrivé au chiffre de cent trois mille quatre cent soixante et dix-neuf piastres ($103,479.00). Cette lettre fut passée, le cinq septembre, à Mr. Schreiber, qui écrivit au dos la note que voici : " Subvention afférentes à la station en question : cinq cent soixante et neuf mille cinq cent soixante et dix piastres ($569,570,00), moins la valeur de l'ouvrage à faire pour se conformer au cahier des charges—trois mille cent piastres ($3,100) ; ouvrage restant encore à faire cinq mille quatre cents piastres ($5,400) ; total : huit mille cinq cents piastres ($8,500), ce qui laisse une balance de cinq cent soixante et un mille quatre cent soixante et dix piastres ($561,470.00) ; paiements antérieurs à déduire : quatre cent cinquante-sept mille neuf cent quatre-vingt-onze piastres ($457,991.00) ; balance due à la compagnie : cent trois mille quatre cent soixante et dix-neuf piastres ($103,479.00).

(Déposée comme pièce LJ 46.)

Je produis aussi une lettre de J. G. Scott, secrétaire du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, datée le sixième jour de septembre mil huit cent

quatre-vingt-sept (1887) et adressée au secrétaire du département des chemins de fer, dans laquelle il dit qu'il a instruction de transmettre, pour l'information du département, copie d'un acte notarié entre la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et le lac Saint-Jean et la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, par lequel la première cède et transporte à la deuxième toute prétention qu'elle peut avoir à une subvention de quatre-vingt-seize mille piastres ($96,000.00) votée à la précédente session du parlement fédéral pour aider à la construction d'un chemin de fer de Chicoutimi au lac Saint-Jean ou du lac Saint-Jean à Chicoutimi.

(Déposée comme pièce LJ 47.)

Q. Voulez-vous continuer à produire les autres documents ayant trait à cette enquête, et les décrire comme vous avez fait de ceux qui précèdent?—R. Je produis les documents suivants:—

Rapport du département de la justice, en date du 16 septembre 1887 et signé par A. Power, sous-ministre intérimaire de la justice, concernant le transport à la Compagnie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et lac Saint-Jean.

(Pièce LJ 48.)

Rapport en date du 5 octobre 1887, signé pour Collingwood Schreiber par Francis J. Lynch, relativement à l'inspection du cent dixième au cent-vingtième mille, et du cent vingtième au cent trentième mille.

(Pièce LJ 49.)

Copie certifiée d'un arrêté en conseil du 11 octobre 1887, pour le paiement de quatre-vingt-cinq mille huit cent quatorze piastres ($85,814.00) sur la construction du chemin jusqu'au cent treizième mille.

(Pièce LJ 50.)

Memorandum signé des initiales de M. Schreiber, en date du 1er novembre 1887 et portant que le paiement de quatre-vingt-cinq mille huit cent quatorze piastres ($85,814) s'explique comme il suit:—Subvention applicable depuis la jonction jusqu'à Saint-Raymond: quatre-vingt-seize mille piastres ($96,000.00); du premier mille au cent treizième mille: cinq cent cinquante et un mille deux cent quatre-vingt-quatre piastres ($551,284.00). Déductions—du cinquantième au soixantième mille, quinze cents piastres ($1,500.00); du soixantième au soixante et dixième mille, mille piastres ($1,000); du soixante et dixième au quatre-vingtième mille: six cents piastres ($600); du centième au cent dixième mille, douze cents piastres ($1,200.00); du cent dixième au cent vingtième mille, quatorze cents piastres ($1,400.00); du cent vingtième au cent trentième mille, quinze mille sept cent vingt piastres ($15,720.00)—soit, en tout une défalcation totale de vingt et un mille quatre cent vingt piastres ($21,420.00), ce qui laisse une balance de six cent vingt-cinq mille huit cent soixante et quatre piastres, sur laquelle il a déjà été donné certificat pour cinq cent quarante mille cinquante piastres $(540,050.00), de sorte qu'il reste quatre-vingt-cinq mille huit cent quatorze piastres ($85,814.00).

(Pièce LJ 51.)

Une lettre de A. Benoit, secrétaire privé du ministre de la milice, en date du quatorzième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-sept (1887) et adressée au secrétaire du département des chemins de fer et canaux, dans laquelle il dit qu'il "a instruction de sir A. P. Caron de transmettre une lettre de J. G. Scott, en date du 12 du même mois et relative aux créances transportées, et demandant que l'attention du ministre des chemins de fer et canaux soit attirée sur cette lettre, qui est incluse.

(Pièce LJ 52.)

Une lettre signée J. G. Scott, datée le 18 novembre 1887, adressée au secrétaire du département des chemins de fer, contenant copie de transport à MM. Ross et Cie, Québec, des subventions payables par le gouvernement fédéral sur onze milles et vingt-trois centièmes ($11\frac{23}{100}$) de chemin finissant à la Pointe-aux-Trembles, lesquelles subventions s'élèvent à cinquante-sept mille neuf cent cinquante-huit piastres ($57,958).

(Pièce LJ 53.)

Un rapport signé Collingwood Schreiber et adressé au secrétaire du département des chemins de fer et canaux relativement au plan et profil du tracé modifié—envoyés pour approbation—de la section comprise entre les cent dixième et cent vingtième milles du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

(Pièce LJ 54.)

Une lettre de H. J. Beemer, datée le 7 janvier 1888 et adressée au ministre des chemins de fer, demandant avec instance l'inspection du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean entre les cent trentième et cent quarantième milles.

(Pièce LJ 55.)

Une lettre de sir Adolphe Caron, ministre de la milice, datée le 16 janvier 1888 et adressée au ministre des chemins de fer, dans laquelle il dit " voulez-vous avoir l'obligeance de lire la lettre ci-incluse et me dire ce que je puis répondre? " et transmettant en même temps une lettre de M. Scott.

Q. Quelle est cette lettre de M. Scott?—R. Il veut savoir au juste si le département des chemins de fer acceptera le transport des quatre-vingt-seize mille piastres ($96,000) fait à sa compagnie par la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et Lac Saint-Jean.

(Pièce LJ 56.)

Q. Pouvez-vous dire, en consultant le journal, quelle réponse a été faite à cette lettre?—R. Oui, il ressort du journal que la réponse envoyée à M. Scott, en réponse à la lettre transmise par sir A. P. Caron, fut qu'il serait besoin de législation supplémentaire pour pouvoir accepter le transport tel que fait.

Q. Et la même réponse a été envoyée à sir A. P. Caron, n'est-ce pas?—R. Oui, une copie de la lettre écrite à M. Scott a été envoyée à sir A. P. Caron, pour son information, je suppose.

Q. Voulez-vous produire le rapport de M. Schreiber en date du 23 mars 1890?—R. Je produis ce rapport adressé au secrétaire du département des chemins de fer relativement à l'inspection, par M. Ridout, des sections treize et quatorze du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean. M. Schreiber y dit qu'il a assez de renseignements pour le convaincre qu'il y a amplement de l'ouvrage de fait en proportion de la subvention sur chacune de ces deux sections.

Q. Recommande-t-il de payer?—R. Il ne recommande pas de paiement.

Q. Est-il question des paiements antérieurs dans cette lettre?—R. Il ne parle pas de paiements antérieurs, mais il avait précédemment fait rapport de travaux exécutés au montant de $647,284, mettant la balance à $42,720.

(Pièce LJ 57.)

Je produis maintenant copie d'un arrêté en conseil du 30 mars 1888, portant autorisation de payer cette balance de $42,720 à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, suivant le rapport de l'ingénieur en chef.

(Pièce LJ 58.)

Je produis aussi copie certifiée conforme de l'arrêté en conseil du 16 février 1889, portant autorisation de payer la somme de $19,911.00 à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, sur le rapport de l'ingé-

nieur en chef des chemins de fer de l'Etat, en date du 7 février 1889. Ce rapport paraît manquer parmi les papiers, mais le journal montre qu'il y a un tel rapport et en donne un résumé.

(Pièce LJ 59.)

Je produis aussi un rapport signé Collingwood Schreiber, en date du 2 octobre 1889 et adressé au secrétaire du département des chemins de fer. Ce rapport est au sujet de l'inspection faite par M. Ridout et accuse un montant de $748,355, sauf déduction des sommes déjà payées.

(Pièce LJ 60.)

Je produis aussi copie certifiée de l'arrêté en conseil du 12 octobre 1889, portant autorisation de payer à la compagnie une somme de $23,480.00 et $14,960.00, soit en tout $38,440.00.

(Pièce LJ 61.)

Je produis aussi un rapport de Frank Ross, président du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, en date du 28 octobre 1890. C'est le rapport annuel de la compagnie et un état général pour l'année 1889.

(Pièce LJ 62.)

Je produis aussi une lettre de J. G. Scott, datée le 18 octobre 1890 et adressée au secrétaire du département des chemins de fer, demandant si le département voudra bien s'arranger de manière à donner un chèque à la compagnie aussitôt que possible, en paiement de la subvention sur les travaux inspectés par M. Ridout le premier et le deux du mois courant.

(Pièce LJ 63.)

Je produis aussi un rapport de Collingwood Schreiber, daté le 27 octobre 1890 et adressé au secrétaire du département des chemins de fer relativement à l'inspection du pont de la rivière Saint-Charles, dans lequel il dit qu'avant qu'aucune subvention puisse être payée il faut que la compagnie passe un contrat sous l'empire de l'Acte des subsides et fournisse un ensemble complet de pièces justificatives faisant voir le coût de la construction du pont.

(Pièce LJ 64.)

Q. Maintenant, voulez-vous nous donner un rapport de l'inspection de M. Ridout du 27 octobre 1890 ?—R. Il n'y a pas moyen de trouver le rapport de M. Schreiber sur l'inspection de M. Ridout. Il n'était pas parmi les papiers à moi remis. Le journal en fait mention. Ce rapport de M. Schreiber n'a trait à l'inspection du chemin de fer du lac Saint-Jean que pour ce qui est de livrer ce dernier à la circulation, et non quant à ce qui regarde le paiement de subventions.

Q. Avez-vous le rapport de M. Ridout en date du 30 octobre 1890 ?—R. Il n'est pas ici, mais, d'après le journal, M. Schreiber a fait un rapport relativement à l'inspection, par M. Ridout, du chemin de fer du lac Saint-Jean depuis Saint-Raymond jusqu'au 150e mille nord. Il est dit dans ce rapport que les travaux ne sont pas assez avancés pour donner le droit de rien payer à compte de la subvention.

Je produis copie de l'arrêté en conseil du 13 novembre 1890, qui semble porter autorisation de passer contrat avec la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean pour le pont de la rivière Saint-Charles, et pour douze milles de ce chemin depuis Lorette par Charlesbourg jusqu'à Québec. Le projet du contrat et le cahier des charges l'accompagnent.

(Pièce LJ 65.)

Je produis copie d'un rapport signé C. Schreiber, daté le 13 décembre 1890 et adressé au département des chemins de fer relativement à la subvention afférente à la ligne-mère du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, mon-

trant que la subvention représentée par l'ouvrage fait est de $754,195, et disant que s'il y a lieu d'en opérer le paiement il faudra déduire les paiements déjà faits.

(Pièce LJ 66.)

Je produis copie certifiée d'un arrêté en conseil du 9 janvier 1891, portant autorisation de payer la balance de $20,800 à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

(Pièce LJ 67.)

Je produis un rapport signé C. Schreiber, à la date du 27 janvier 1891, montrant que la subvention représentée par l'ouvrage fait sur les 12 milles appelés la ligne auxiliaire (*loop line*) de Lorette à Québec est de $26,300.

(Pièce LJ 68.)

Je produis aussi un rapport de C. Schreiber, daté les 26 janvier 1891 et adressé au secrétaire du département des chemins de fer relativement à l'inspection de la ligne-mère par M. Ridout, montrant que la subvention représentée par l'ouvrage fait est de $755,595, et dans lequel il est dit que s'il y a lieu d'en opérer le paiement il faudra déduire le montant des paiements déjà faits.

(Pièce LJ 69.)

Je produis aussi copie certifiée de l'arrêté en conseil du 2 février 1891, portant autorisation de payer à la compagnie la somme de $1,400 relativement à la ligne-mère.

(Pièce LJ 70.)

Je produis aussi copie certifiée d'un arrêté rendu en conseil le même jour —2 février 1891—au sujet de l'inspection des douze milles de la ligne auxiliaire (*loop line*) du chemin de fer du lac Saint-Jean, et portant autorisation de payer la somme de $26,300.

(Pièce LJ 71.)

Je produis aussi copie certifiée d'un arrêté rendu en conseil le 7 février 1891, relativement au pont de la rivière Saint-Charles, subventionné par la 53e Vict. chap. 2, et portant autorisation de payer $15,150 à la compagnie.

(Pièce LJ 72.)

Je produis aussi une lettre datée le 19 février 1891, signée, C. Schreiber, adressée au secrétaire des chemins de fer, et exposant les détails relatifs au paiement de $26,300 sur les douze milles de ligne auxiliaire (*loop line*) entre Lorette et Québec.

(Pièce LJ 73.)

Je produis aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil du 20 mars 1891, relatif à la modification du cahier des charges annexé au contrat en date du 5 décembre 1888, passé avec la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

(Pièce LJ 74.)

Je produis aussi copie certifiée d'un arrêté rendu en conseil le 8 avril 1891 relativement à la modification du contrat et de l'arrêté en date du 28 novembre, et portant autorisation de payer la somme de $6,700.

(Pièce LJ 75.)

Je produis aussi un rapport signé C. Schreiber, daté le 13 avril 1891, adressé au secrétaire du département des chemins de fer, faisant voir la position de la subvention sur la ligne principale du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, et montrant que la subvention représentée par l'ouvrage fait jusqu'à cette date est de $762,295, ajoutant que s'il y a lieu d'en opérer le paiement il faudra déduire le montant des paiements déjà faits.

(Pièce LJ 76.)

Je produis une copie certifiée de l'arrêté en conseil du 18 avril 1891, portant autorisation de payer $6,700 de subvention due à la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, suivant le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, en date du 13 avril.

(Pièce LJ 77.)

Je produis un rapport de M. Schreiber, daté le 14 mai 1891, et adressé au secrétaire du département des chemins de fer, relativement au pont de la rivière Saint-Charles, disant que la somme de $240,750 est, aux termes de l'arrêté, acquise à la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean pour la construction du pont de la rivière Saint-Charles—ajoutant que s'il y a lieu d'en opérer le paiement il faudra déduire le montant des paiements déjà faits, et que la dite somme de $24,750 représente 15 pour 100 des frais de construction du pont, qui s'élèvent à $165,000.

(Pièce LJ 78.)

Je produis copie certifiée d'un arrêté pris en conseil le 18 mai 1891, relativement à la subvention accordée pour la construction du pont de la rivière Saint-Charles, et portant autorisation de payer $9,600 à la compagnie.

(Pièce LJ 79.)

Je produis un rapport en date du 27 novembre 1891, signé C. Schreiber, adressé au secrétaire du département des chemins de fer, et ayant trait à l'inspection des 12 milles. Il y est dit que le chemin est achevé suivant les contrats, à l'exception du "réservoir de 40,000 gallons en cours de construction, qui n'est pas encore fini," et qu'en attendant la compagnie prend de l'eau à la station d'alimentation du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il n'y est recommandé aucun paiement.

(Pièce LJ 80.)

Q. Voulez-vous produire le premier arrêté qui a été rendu en conseil relativement au chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean ?—R. Le premier que je trouve parmi les papiers est une copie d'un arrêté du 23 mars 1883, relatif aux subventions accordées par la 45e Victoria, chapitre 14, et s'élevant à $384,000.

(Pièce LJ 81.)

Q. Avez-vous avec vous les contrats passés entre le gouvernement féderal et la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean ?—R. J'ai des copies du contrat primitif. L'original va au secrétaire des titres et contrats, et lorsque les originaux ont été faits, ces copies en ont été prises. Elles ont été envoyées à M. E. Schreiber pour sa gouverne. Ce contrat—n° 7119, daté le 3 septembre 1883—est une convention entre la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean et le gouvernement, au sujet de la subvention de $384,000 accordée par la 45e Victoria, chapitre 15. A ce contrat sont joints le cahier des charges, l'arrêté en conseil du 18 août 1883, et un autre arrêté du conseil en date du 28 novembre 1890.

(Pièce LJ 82.)

Q. Avez-vous d'autres contrats relatifs au chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean ?—R. Il y a eu une convention avec la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, en date du 10 février 1886, pour une ligne de chemin de fer depuis la jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge son chemin jusqu'à un point 50 milles nord de Saint-Raymond, $3,200 par mille, n'excédant pas, en tout, $96,000.

(Pièce LJ 83.)

Je produis une copie d'un contrat, en date du 5 décembre 1888, pour 30 milles, depuis le lac Saint-Jean en allant vers Chicoutimi, avec copie de trois arrêtés du conseil.

(Pièce LJ 84.)

Je produis une copie d'un contrat en date du 2 décembre 1890, avec la compagnie, pour le pont de la rivière Saint-Charles et aussi pour 12 milles de chemin de fer entre Lorette et Québec. Au contrat sont joints des copies d'arrêtés du conseil.

(Pièce LJ 85.)

Q. Est-ce tous les papiers que vous ayez relativement au chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. Maintenant, produisez les papiers et documents, arrêtés du conseil, etc., ayant trait à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata ?—R. Je produis copie d'un arrêté du conseil du 30 octobre 1885, portant autorisation d'accorder une charte à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata conformément aux dispositions de l'acte.

(Pièce LJ 86.)

Je produis aussi copie de l'arrêté en conseil du 6 octobre 1885, portant autorisation de publier la charte dans la *Gazette du Canada.*

(Pièce LJ 87.)

Je produis aussi une pétition de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, datée le 27 janvier 1886, signée par A. R. McDonald, P. Grandbois et J. J. McDonald, et adressée à l'honorable J. H. Pope, ministre des chemins de fer, demandant une subvention.

(Pièce LJ 88.)

Aussi copie certifiée de l'arrêté en conseil du 1er mars 1886, portant autorisation de passer un marché avec la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick pour le contrôle de la ligne, la Rivière-du-Loup, rivière Ouelle, jusqu'à Edmundston.

(Pièce LJ 89.)

Aussi arrêté en conseil du 5 avril 1886, avec projet de convention et cahier des charges.

(Pièce LJ 90.)

Aussi une lettre de J. J. McDonald, en date du 31 mai 1886, signé J. J. McDonald et P. Grandbois, deux des membres du comité de la direction, et adressée à l'honorable J. H. Pope, ministre des chemins de fer, donnant un état de l'actif de la compagnie relativement à ses moyens pécuniaires de construire le chemin de fer.

(Pièce LJ 91.)

Aussi un rapport signé par M. Schreiber, daté le 3 septembre 1887, adressé au secrétaire du département des chemins de fer, marqué " certificat n° 1 ", relatif à l'inspection de la première section de dix milles à partir de la Rivière-du-Loup, et faisant voir que la subvention acquise s'élève à $55,946.

(Pièce LJ 92.)

Aussi copie d'un arrêté en conseil du 9 septembre 1887, portant autorisation de payer à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata $55,946.00 à compte de la subvention.

(Pièce LJ 93.)

Je produis aussi un rapport de M. Schreiber, daté le 26 septembre 1887, adressé au secrétaire du département des chemins de fer, concernant la cons-

truction des premiers dix milles et des deuxièmes dix milles, et faisant voir que le montant de subvention acquis est de $110,194.

(Pièce LJ 94.)

Je produis aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil du 1er octobre 1887, portant autorisation de payer à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata la somme de $54,248 suivant le dernier rapport de l'ingénieur en chef.

(Pièce LJ 95.)

Aussi un rapport signé C. Schreiber, daté le 23 novembre 1887, faisant voir que le montant de subvention acquis est de $155,000, moins la somme de $110,194, pour laquelle il a déjà été donné certificat.

(Pièce LJ 96.)

Aussi une copie certifiée de l'arrêté en conseil du 28 novembre 1887, portant autorisation de payer $44,806 à la compagnie, conformément au rapport de l'ingénieur en chef en date du 23 novembre.

(Pièce LJ 97.)

Je produis aussi un rapport daté le 10 décembre 1887 et signé C. Schreiber, faisant voir que le montant de subvention acquis à la compagnie est de $166,184—moins la somme de $155,000 pour laquelle il a déjà été donné certificat, ce qui laisse une balance de $11,184.

(Pièce LJ 98.)

Aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil du 17 décembre 1887, portant autorisation de payer $11,184.

(Pièce LJ 99.)

Je produis aussi un certificat signé C. Schreiber et daté le 6 février 1888, faisant voir que le montant de subvention acquis à la compagnie est de $216,-629—moins la somme de $166,184 dont il a déjà été donné certificat, ce qui laisse une balance de $50,445 ou à peu près—en chiffres ronds, $50,500.

(Pièce LJ 100.)

Aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil du 8 février 1888, portant autorisation de payer à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata la somme de $50,000 à compte de sa subvention.

(Pièce LJ 101.)

Je produis une pétition de A. R. McDonald, président de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, en date du 16 avril 1888, signée "A. R. McDonald, président, per J. J. McDonald," adressée au secrétaire du département des chemins de fer, demandant que la subvention soit portée de $96,000 à $100,000 pour les premiers 30 milles, et appliquée aux premiers vingt milles.

(Pièce LJ 102.)

Je produis aussi une liste des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata. C'est une lettre signée A. R. McDonald, président, adressée au secrétaire du département des chemins de fer, datée le 17 mars et contenant une liste des actionnaires primitifs et des actionnaires actuels. Les actionnaires primitifs étaient P. E. Grandbois, M.P., Damasse Rossignol, M. D.L., George Honoré Deschênes, M.P.P., John J. McDonald, J. Israël Tarte, Charles Bertrand, Wm. McCarthy, A. R. McDonald, Adolphe Hamel. Et les actionnaires actuels sont P. E. Grandbois, M.P., Damasse Rossignol, George Honoré Deschesnes, John J. McDonald, J. I. Tarte, Charles Bertrand, Wm. McCarthy, A. R. McDonald, Hector Cameron, Roger Ryan et Lévite Thériault.

(Pièce LJ 103.)

Je produis aussi copie d'un rapport de M. C. Schreiber, en date du 1er juin 1888 et signé "C. Schreiber, per L. K. Jones," dans lequel il est dit que

le montant de subvention représenté par l'ouvrage fait est de $249,629—moins la somme de $216,629 pour laquelle il a déjà été donné certificat, ce qui laisse une balance de $33,000.

(Pièce LJ 104.)

Aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil du 6 juin 1888, portant autorisation de payer $33,000.

(Pièce LJ 105.)

Aussi rapport signé C. Schreiber et daté le 5 juillet 1888, dans lequel il est dit que la somme demandée peut être payée sans risque.

(Pièce LJ 106.)

Aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil en date du 25 juillet 1888, portant autorisation de payer la somme de $21,000.

(Pièce LJ 107.)

Aussi rapport signé pour C. Schreiber par F. J. Lynch, en date du 22 août 1888, et faisant voir que le montant de subvention acquis en proportion de la valeur de l'ouvrage fait est de $332,148—moins la somme de $270,684 déjà payée, ce qui laisse une balance de $61,464.

(Pièce LJ 108.)

Aussi copie certifié d'un arrêté en conseil du 5 septembre 1888, portant autorisation de payer la somme en dernier lieu mentionnée.

(Pièce LJ 109.)

Aussi rapport signé pour C. Schreiber par F. J. Lynch, daté le 17 septembre 1888, faisant voir que le montant de subvention acquis en proportion de la valeur de l'ouvrage fait est de $342,148—moins la somme de $332,148, dont il a déjà été fait rapport, ce qui laisse une balance de $10,000.

(Pièce LJ 110.)

Aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil du 25 septembre 1888, portant autorisation de payer la somme de $10,000.

(Pièce LJ 111.)

Aussi rapport de M. C. Schreiber, daté le 13 novembre 1888 et adressé au secrétaire du département, faisant voir que le montant de subvention acquis en proportion de l'ouvrage fait est de $401,154—moins la somme de $342,148 dont il a déjà été donné certificat, ce qui laisse une balance de $59,006.

(Pièce LJ 112.)

Aussi arrêté en conseil du 23 novembre 1891, portant autorisation de payer la somme en dernier lieu mentionnée.

(Pièce LJ 113.)

Aussi arrêté en conseil du 31 décembre 1888, portant autorisation de passer contrat avec la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata pour la construction de vingt milles de chemin à partir d'Edmonton en allant vers la rivière Saint-François, et approuvant le tracé des plans et profils conformément aux avis de l'ingénieur en chef.

(Pièce LJ 114.)

Aussi rapport signé C. Schreiber et daté le 16 janvier 1889, faisant voir que le montant de subvention acquis en proportion de l'ouvrage fait est de $412,900—moins les sommes déjà payées.

(Pièce LJ 115.)

Aussi copie d'un arrêté en conseil du 22 janvier 1889, portant autorisation de payer la balance, qui est de $11,746.

(Pièce LJ 116.)

Aussi rapport de M. C. Schreiber, daté 1er décembre 1890, relatif à l'inspection des premiers vingt milles de l'embranchement de Saint-François,

pour ce qui est de la subvention, et disant que le montant de subvention acquis à la compagnie en proportion de l'ouvrage fait jusqu'à cette date est de $48,520.

(Pièce LJ 117.)

Aussi copie d'un arrêté en conseil du 5 décembre 1890, portant autorisation de payer cette somme de $48,520.

(Pièce LJ 118.)

Aussi rapport du 13 janvier 1891, signé C. Schreiber, relatif aux travaux de l'embranchement de Saint-François, et faisant voir que le montant de subvention acquis en proportion de l'ouvrage exécuté est de $82,770.00—moins les sommes déjà payées.

(Pièce LJ 119.)

Aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil du 16 janvier 1891, portant autorisation de payer la somme de $34,250 sur l'embranchement de Saint-François.

(Pièce LJ 120.)

Aussi pétition de J. J. McDonald, président de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, datée le 21 mai 1891, adressée à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, demandant une subvention de $5,000 par mille pour 12 milles en sus des 20 milles déjà construits.

(Pièce LJ 121.)

Aussi rapport de C. Schreiber, daté le 13 août 1891, relatif aux premiers vingt milles de l'embranchement de Saint-François, et faisant voir que le montant de subvention acquis en proportion des travaux exécutés est de $96,165.00—moins les sommes déjà payées.

(Pièce LJ 122.)

Aussi copie certifiée d'arrêté en conseil du 2 septembre 1891, portant autorisation de payer $13,935.00 relativement au rapport en dernier lieu mentionné.

(Pièce LJ 123.)

Aussi lettre de J. J. McDonald, en date du 9 octobre 1891, adressée à l'honorable Mackenzie Bowell, ministre par intérim des chemins de fer, au sujet de l'embranchement du chemin de fer de Témiscouata sur Saint-François, demandant une subvention additionnnelle de $1,800 par mille, ainsi qu'il a été donné pour les premiers 20 milles de l'embranchement de Saint-François.

(Pièce LJ 124.)

Aussi rapport signé C. Schreiber et daté le 9 novembre 1891, au sujet de l'embranchement de Saint-François, et disant que le montant de subvention acquis est de $99,800.00.

(Pièce LJ 125.)

Aussi un autre rapport du 9 novembre 1891, relatif à l'embranchement de Saint-François depuis le 20e jusqu'au 31¾e mille, et disant que le montant de subside acquis en proportion de l'ouvrage fait sur cette ligne est de $37,550.

(Pièce LJ 126.)

Aussi le rapport de M. Schreiber en date du 4 décembre 1891, sur la section de l'embranchement de Saint-Francis comprise entre le 20e et le 31¾e mille, dans lequel il dit que la compagnie a droit de toucher le plein montant de la subvention afférente à cette section du chemin de fer, savoir : $37,600.00, et que s'il a été fait quelque paiement antérieur le montant en devra être déduit.

(Pièce LJ 127.)

Aussi un rapport de C. Schreiber en date du 4 décembre 1891, qui semble avoir trait aux premiers 20 milles de l'embranchement de Saint-François, et

dans lequel il dit que cette section est achevée conformément au contrat et que la compagnie a en conséquence gagné la subvention y afférente, savoir, $5,000 par mille sur 20 milles, ce qui fait $100,000.00—ajoutant que tous les paiements antérieurs devront être déduits.

(Pièce LJ 128.)

Aussi copie certifiée d'un arrêté en conseil du 19 décembre 1891, relatif aux premiers 20 milles de l'embranchement de Saint-François et aussi pour 11¾ milles, et portant autorisation de payer à la compagnie la somme de $41,435.00 relativement à ces deux sections.

(Pièce LJ 129.)

J'ai aussi en ma possession des copies des contrats fournis à M. Schreiber par le secrétaire des titres et contrats du département. Le premier contrat—n° 8232, en date du 21 juin 1886, a été passé avec la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata pour la construction de 83 milles de chemin depuis un point de l'Intercolonial jusqu'à Edmundston. A un arrêté en conseil du 9 novembre 1889 sont joints ce contrat et le cahier des charges.

(Pièce LJ 130.)

Je produis aussi un contrat en date du 22 janvier 1889, passé avec la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata pour la construction d'un chemin de fer allant d'Edmundston sur la rivière Saint-François. Ce contrat se rapporte à une subvention accordée. Il est accompagné d'une copie de l'arrêté en conseil du 24 décembre 1890, et aussi de copie d'une note de sir John A. Macdonald, ministre des chemins de fer, en date du 7 janvier 1891, donnant la permission d'employer des chevalets à être approuvés par l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, et aussi de copie d'un arrêté en conseil du 21 décembre 1891, de copie d'un arrêté daté le 24 décembre 1890, de copie d'un arrêté du 26 octobre 1889, avec note signée par sir John A. Macdonald à la date du 22 octobre 1889, et de copie du cahier des charges.

(Pièce LJ 131.)

Les avocats de sir A. P. Caron n'ont pas de question à poser au témoin.

Et plus n'en sait le dit déposant.

Je, soussigné, P. Owens, l'un des sténographes officiels de la Chambre des communes, après avoir dûment prêté serment, certifie par le présent que la déposition qui précède est une exacte et fidèle reproduction de mes notes sténographiques.

(Signé), P. OWENS.

QUÉBEC, 22 septembre 1892.

La commission royale chargée de s'enquérir de la vérité ou de la fausseté de certaines accusations portées contre l'honorable sir A. P. Caron, a repris ses séances, en la cité de Québec, ce matin, pour entendre les témoignages relatifs à ces accusations.

PRÉSENTS :

L'honorable Adolphe Basile Routhier,
" Melbourne M. Tait,
Commissaires.

JAMES J. SCOTT, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, étant dûment assermenté, dépose et dit ce qui suit, savoir :

Questionné par M. Archibald, C.R., l'un des avocats représentant le ministère public :

Q. M. Scott, êtes-vous le secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean ?—Oui.

Q. Avez-vous reçu ordre de produire les livres montrant toutes les subventions que cette compagnie a reçues du gouvernement fédéral ?—R. Oui.

Avez-vous produit les livres ici, devant la cour ?—R. Oui.

Q. Etes-vous aussi secrétaire de la Compagnie de construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean, de la ville de Québec ?—R. Ce n'est pas là exactement le titre de la compagnie.

Q. Quel en est le titre ?—R. Son titre est "la Compagnie d'exploitation forestière et de trafic du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean" (*The Quebec and Lake St. John Railway, Lumbering and Trading Company*).

Q. Vous êtes le secrétaire de la compagnie en dernier lieu mentionné ?—R. Oui.

Q. Vous avez été sommé de produire les contrats, sous-traités et marchés relatifs à la construction ou aux ressources pécuniaires du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, ainsi que les registres de correspondance, etc., et les livres de comptes de la compagnie, et tout livre montrant la réception ou le transport de toute subvention fédérale. Avez-vous produit ces livres ?—R. Oui.

Q. M. Scott, vous parlez de la Compagnie d'exploitation forestière et de trafic du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (*The Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company*), est-ce là la compagnie qui a, de fait, construit le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. Quand ou comment la compagnie a-t-elle été légalement constituée ?—R. Par lettres patentes du gouvernement provincial.

Q.. Auriez-vous une copie de ces lettres patentes ?—R. Je n'en ai pas ici, mais je pourrais m'en procurer une en très peu de temps.

Q. Avez-vous, dans le moment, quelque idée de l'époque à laquelle cette compagnie a été constituée en corporatiou ?—R. Oui, ce fut en 1878.

Q. Fut-elle constituée dans le but de traiter avec la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean ?—R. Oui, c'était là l'intention.

Q. Auriez-vous quelque carte ou plan indiquant la ligne du chemin de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean ; si vous en aviez une, cela simplifierait probablement l'audition ?—R. Je n'ai rien qui soit très bien fait, mais voici une petite carte qui indiquerait la ligne.

Q. Y avait-il quelque portion du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean qui eut été construite par la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean avant que la Compagnie d'exploitation forestière et de trafic du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (*the Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company*) ne l'entreprisse ?—R. Le projet de cette voie ferrée a été conçu et poussé par la compagnie du chemin de fer, mais c'est la compagnie d'exploitation forestière et de trafic qui a entrepris de la construire.

Q. Voulez-vous examiner le contrat passé entre la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean et le gouvernement fédéral—pièce L J 82—et dire si quelque portion du chemin a été construite avant ce contrat ?—R. Oui, environ quarante-deux milles du chemin avaient été construits avant cette date.

Q. Voulez-vous indiquer sur la petite carte, que nous produirons comme pièce JS 1, la portion construite avant ?—R. La portion allant de la jonction

du chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à dix milles au delà de Saint-Raymond était construite à cette date.

Q. Quelle est la longueur de cette portion?—R. Quarante-deux milles.

Q. Dans quelles circonstances cette portion a-t-elle été construite?—Elle a été construite par la Compagnie de Construction en exécution d'un contrat entre elle et la compagnie du chemin de fer.

Q. Avez-vous ce contrat?—R. Je puis le produire cette après-midi.

Q. En avez-vous une copie parmi vos papiers?—R. Non, le contrat important est réellement le contrat passé avec Beemer, et c'est celui-là que j'ai apporté.

Q. Le contrat important est celui qui a été passé avec Beemer; quel est ce contrat-là?—R. C'est un contrat en date du dixième jour de juillet mil huit cent quatre-vingt-trois (1883).

Q Entre quelles parties?—R. Entre M. Beemer et ce que nous appelons la Compagnie de Construction, par abréviation, vu que son titre est si long.

Q. Je n'ai pas encore entendu parler de cela; j'aimerais à voir les contrats passés entre la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean et la Compagnie de Construction?—R. Je produirai cela.

Q. Quand pourrez-vous produire cela?—R. Cette après-midi.

Q. En attendant, M. Scott, voulez-vous produire le contrat que vous avez dit être un contrat important entre la Compagnie de Construction et M. H. J. Beemer?—R. Quand je dis que c'est le contrat important, je veux dire qu'il embrassait la portion la plus grande du chemin. Je produis la pièce marquée JS 2, c'est-à-dire le contrat en date du 10 juillet 1883, passé par devant Tessier, notaire public, entre la Compagnie d'exploitation forestière et de trafic du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (*the Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company*) et J. H. Beemer, de la ville de Montréal.

Q. Maintenant, je vois ici, M. Scott, qu'il est question d'une subvention à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Gosford; qu'est-ce que cela veut dire?—R. Une subvention?

Q. Oui?—R. Je ne crois pas.

Q. La somme de quarante-huit mille piastres ($48,000) qui avait été payée?—R. C'était une subvention provinciale qui avait été primitivement payée à la Compagnie du Chemin à Lisses de Bois, dont cette compagnie a pris la place.

Q. Quelle portion de ce chemin, s'il en est, a été construite par cette compagnie particulière?—R. Voulez-vous parler du chemin à lisses de bois?

Q. Oui?—R. Les premiers dix milles.

Q. Sur la même ligne?—R. Bien près de la même ligne.

Q. Commençant au point de jonction du chemin de la Rive-Nord avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean?—R. Elle ne commençait pas exactement là; elle commençait dans la ville, mais nous avons utilisé 12 milles de ce tracé.

Q. Vous avez dit qu'à l'époque où la subvention a été accordée par le gouvernement fédéral et où la compagnie a passé un contrat avec ce dernier, il y avait trente-six milles de construits; avez-vous le rapport de l'ingénieur, M. Light, relatif à cette affaire?—R. Les rapports de l'ingénieur ont tous été produits hier.

Q. Je veux parler du rapport relatif à la construction du chemin qui a été construit avant ce contrat; je ne crois pas que le rapport de M. Light ait été produit hier?—Je ne puis pas me rappeler s'il y a eu un rapport de M. Light. Je ne sais pas de quel rapport vous parlez, mais je puis vous donner un tableau

des heures d'arrivée et de départ des trains, pour montrer que le chemin était en opération.

Q. Le chemin était en opération et équipé?—R. Le chemin était en opération, oui.

Q. Je vois que le contrat produit comme pièce JS 2 pourvoit à la construction, par Beemer, de cent trente-cinq (135) milles de chemin à partir du lac Saint-Simon et aller jusqu'au lac Saint-Jean; le contrat fait aussi mention de dix (10) milles entre Saint-Raymond et le lac Saint-Simon, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Il a fallu donner ces dix (10) milles à l'entreprise à qui?—R. A McCarron et Cameron.

Q. Ils étaient en partie construits dans le temps, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Le contrat avec McCarron et Cameron pourvoyait-il à quelque transport de subvention ou à quelque chose de ce genre?—R. Non.

Q. Le contrat ou pièce JS 2 ne contient-il pas un transport à Beemer des subventions à partir de Saint-Raymond et non du lac Saint-Simon?—R. Oui.

Q. De sorte que la subvention totale dont il est question dans le contrat avec le gouvernement fédéral—pièce LJ 82—a été transférée à Beemer par le contrat passé entre la Compagnie de Construction et lui?—R. Oui.

Q. La compagnie a-t-elle mis cet article à exécution?—R. Oui.

Q. Quelles autres subventions a-t-elle eues?—R. Il a été obtenu un certain nombre de subventions additionnelles après cette date.

Q. Vous rappelez-vous ce qu'elles étaient?—R. Oui, je puis les désigner. Voulez-vous parler des subventions fédérales seulement?

Q. Des subventions fédérales seules, je suppose?—R. En 1884 il a été obtenu du gouvernement fédéral une subvention pour trente-deux (32) milles entre la jonction du C. C. P. et Saint-Raymond.

Q. Une subvention de combien?—R. De $3,200 par mille, soit $96,000 en tout. En 1885 il a été obtenu une autre subvention de $1,961.00 par mille sur environ 95 milles de travaux difficiles au nord de ce qui était alors construit.

Q. Je suppose que cette subvention commençait au point cinquante milles nord de Saint-Raymond?—R. Je le crois.

Q. A-t-elle été accordée en 1886?—R. Oui, et elle s'élevait à $186,000.00. En 1887 il a été accordé, pour une courte distance de neuf milles, une subvention s'élevant en tout à $28,800.00.

Q. Quelle portion était-ce?—R. La subvention en question était pour suppléer à une erreur qui, lors de précédentes applications, avait été faite dans le calcul de la distance à couvrir. Ce n'était pas une subvention additionnelle, mais une subvention pour une distance en plus.

Q. A quel endroit cette portion additionnelle se rencontrait-elle?—R. Nous prétendions qu'elle était à l'extrémité nord du chemin.

Q. Et quelque autre prétendit qu'elle se présentait ailleurs?—R. Le gouvernement prétendit que quatre milles appartenaient à l'extrémité sud du chemin et ne voulut pas payer l'argent.

Q. Et ne l'a jamais payé?—R. Il ne l'a pas encore fait.

Q. Pourquoi?—R. A cause de cette prétention.

Q. Si la distance en question se trouvait à l'extrémité sud du chemin, et que le chemin fût assez avancé, pourquoi n'avez-vous pas eu la subvention?—R. Nous pensions que nous y avions droit.

Q. Mais vous ne l'avez pas eue?—R. Non.

Q. Y a-t-il eu d'autres subventions?—R. En 1890 il a été accordé, pour 12 milles de la nouvelle ligne aboutissant à Lorette, une subvention s'élevant à

$38,400.00 La même année—1890—il a été accordé, pour la construction d'un pont sur la rivière Saint-Charles, une subvention s'élevant à $30,000.00

Q. C'est dans le voisinage immédiat de Québec ?—R C'est à la ville, et le pont est très dispendieux.

Q. Ce pont sert à plus d'un chemin de fer, n'est-ce pas ?—R. Oui, le chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix s'en sert.

Q. Y a-t-il quelque autre subvention ?—R. C'est tout.

Q. Avez-vous quelque chose à dire relativement aux subventions à l'embranchement de Chicoutimi ?—R. Oui. En 1888 il a été fait, par le gouvernement, un transport de la subvention de 30 milles, s'élevant à $96,000, qui avait précédemment été votée à la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et Lac Saint-Jean, et en 1889 il a été accordé une subvention s'élevant à $64,000, pour 20 milles de plus sur cet embranchement de Chicoutimi.

Q. Est-ce tout ?—R. C'est tout.

Q. En quelle année ces subventions transportées ont-elles été accordées par le gouvernement à la compagnie primitive ?—R. Ce fut une couple d'années avant. Je crois que ce doit avoir été vers 1886, mais je n'ai pas la date exacte.

Q. C'était une autre compagnie que celle du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean ?—R. Oui, une compagnie distincte.

Q. C'était la compagnie qui avait été constituée pour construire le chemin de fer de Chicoutimi au lac Saint-Jean ?—R. Oui, et nous l'avons désintéressée.

Q. Vous avez d'abord obtenu d'elle un transport des subventions ?—R. Oui, et de tout ce qu'elle avait.

Q. Je crois que vous avez fait un effort pour amener le gouvernement à passer contrat avec votre compagnie pour la construction de ce chemin après avoir reçu un transport de la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et Lac Saint-Jean ?—R. Il y a eu pas mal de correspondance d'échangée à ce sujet.

Q. Mais il fallait légiférer ?—R. Le gouvernement ne voulut rien faire avant qu'il eut été passé une loi.

Q. De sorte que subséquemment, grâce à une loi, votre compagnie a été autorisée à construire le chemin qui, dans l'origine, devait être construit par la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et Lac Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. Je remarque que, dans la pièce L J 82, il est question de deux (2) subventions—l'une de $384,000 et l'autre de $80,000—qui paraissent être pour la même étendue de chemin ; voulez-vous expliquer comment cela se fait ?—R. Ce n'est pas pour la même distance, les $384,000 ont été accordées pour cent vingt milles au nord de Saint-Raymond.

Q. Cette somme n'a-t-elle pas été accordée pour l'étendue de Saint-Raymond au lac Saint-Jean ?—R. Elle était destinée à couvrir la distance de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, mais le gouvernement avait fait, dans le compte de la distance, une erreur qu'il corrigea, la session suivante, en y ajoutant vingt-cinq milles.

Q. De sorte que les $80,000 sur ces vingt-cinq milles ne constituent pas une subvention additionnelle ?—R. Non, c'est pour un bout de chemin distinct.

Q. Maintenant, y a-t-il eu entre la compagnie de construction et Beemer des contrats ou transports spéciaux relativement aux subventions accordés après la date du contrat déposé comme pièce J S 2 ?—R. Non, ce contrat couvrait les subventions à venir.

Q. Et entre Beemer et la compagnie il n'a pas été passé d'acte relativement aux subventions accordées par la suite, ou y a-t-il eu quelque acte de passé ?—R. Sauf pour ce qui est de l'embranchement de Chicoutimi, il y a un contrat distinct.

Q. Y a-t-il eu subséquemment quelque acte que ce soit relativement au subventions modifiant ou affectant ce contrat JS 2?—R. Non.

Q. La Compagnie de Construction a-t-elle accompli vis-à-vis de Beeme les stipulations exactes de ce contrat?—R. A la lettre.

Q. A tous égards?—R. A tous égards.

Q. Et pour ce qui est de l'embranchement de Lorette à Québec, y a-t-i eu un contrat subséquent à son égard?—R. Non, le contrat y pourvoyait; i était projeté à l'époque de la passation du contrat.

Q. Il n'y a donc que l'embranchement de Chicoutimi?—R. Oui.

Q Voulez-vous produire le contrat relatif à cet embranchement?—R Oui.

Q. Maintenant, les obligations du chemin sont mentionnées aussi dans c contrat JS 2?—R. Oui.

Q. Il me paraît y avoir quelque ambiguité; voulez-vous expliquer quell était l'intention relativement aux obligations—c'est-à-dire, en tant que les rela tions de la Compagnie de Construction et Beemer se trouvent concernées?—R C'était l'une des causes du contrat; Beemer devait avoir $20,000 par mille er obligations.

Q. C'est-à-dire que le chemin devait être grevé jusqu'à concurrence d $20,000 par mille?—R. Oui.

Q. Et M. Beemer devait avoir ces $20,000 par mille ou le produit de obligations?—R. Oui.

Q. A-t-il été émis des obligations sur ce chemin?—R. Oui.

Q. Pour $20,000 par mille?—R. Oui.

Q. Les obligations ont été délivrées à M. Beemer?—R. Oui.

Q Toutes?—R. Oui; c'est-à-dire pour $780,000 sterling.

Q. Cela représente $20,000 par mille pour quelle distance?—R. Pour 190 milles.

Q. Le gouvernement n'a eu que 186 milles; comment arrivez-vous à 190 milles?—R. Il n'a pas voté des subventions pour la distance entière.

Q. Alors la différence consiste dans les derniers quatre milles avant d'arriver à Roberval?—R. Oui.

Q. La longueur réelle du chemin de fer, de Roberval à Québec, est de 190 milles?—R. Oui.

Q. C'est en passant par la rive nord et la base du triangle?—R. La longueur est la même dans les deux cas.

Q. L'embranchement de Lorette est-il engagé aussi?—R. Oui.

Q. Combien de milles avez-vous engagé alors?—R. 190 milles.

Q. Vous dites 190 milles en tout?—R. Oui, nous avons levé les rails de l'ancienne ligne.

Q. C'est-à-dire de Lorette à Québec, ainsi qu'indiqué par les deux côtés du triangle, les rails ont été levés?—R. Oui, ils ont été levés jusqu'à la jonction du chemin de fer du Pacifique, soit sur la distance de huit milles.

Q. Maintenant le chemin passe sur la ligne de Lorette?—R. Oui.

Q. A combien avez-vous dit que s'élevait le montant des obligations?—R. A £780,000 sterling.

Q. Je suppose que cela peut s'exprimer dans notre cours à $4.86?—R. Cela ferait, à $3,000 ou $4,000 près, $20,000 par mille.

Q. Pratiquement, cela représente $20,000 par mille?—R. Oui.

Q. Il était stipulé au contrat déposé comme pièce J S 2 que la somme de $450,000.00 serait payée à la Compagnie de Construction?—R. Oui.

Q. Cette somme a-t-elle été payée?—R. Non.

Aucune partie de cette somme n'a été payée?—R. Aucune.

Q. Alors le contrat n'a pas été exécuté à la lettre, comme vous l'avez dit il y a un instant?—R. Pas de sa part; c'était l'engagement de M.Beemer et il ne put le remplir.

Q. Mais le contrat voulait que les obligations fussent déposées entre les mains des administrateurs; ces obligations n'ont elles jamais été déposées entre les mains des administrateurs?—R. La portion non rendue des obligations est maintenant retenue pour des dettes autres que celles visées par ce contrat.

R. Ce que vous dites est très vague; j'aimerais à savoir ce que sont devenus ces obligations. Voulez-vous dire ce qui en a été fait?—R. Il en a été vendu une partie à Londres.

Q. Quelle partie?—R. Pour environ £420,000 sterling.

Q. Par qui ces obligations ont-elles été vendues?—R. Par les agents de M. Beemer.

Q. Comment les obligations sont-elles rédigées; peut-être en avez-vous une ou en avez-vous le modèle?—Je n'en ai pas; c'était des obligations de £100 sterling.

Q. Vous avez dit qu'il en a été vendu pour £420,000 sterling à Londres; le reste n'est pas vendu?—R. Non.

Q. Vous avez dit que le montant payable à la Compagnie de Construction par Beemer, d'après le contrat entre elle et lui, n'a pas été payé; pourquoi ne l'a-t-il pas été?—R. Parce qu'il n'a jamais eu d'argent pour le faire, à cause de ces obligations invendues.

Q. Mais le contrat portait qu'il serait payé $200,000 à même les deniers provenant de la première vente des obligations à être émises sur les première et deuxième sections du chemin. Pourquoi la compagnie n'a-t-elle pas insisté sur le paiement de cet argent?—R. Parce que Beemer n'a pas pu toucher l'argent.

Q. Il semble ensuite que la compagnie devait retenir cinq pour cent sur les évaluations mensuelles pour payer ces obligations; comment se fait-il que la compagnie n'ait pas retenu les cinq pour cent?—R. Pour ne pas payer les obligations.

Q. Mais pour payer les $450,000?—R. Pour cela.

Q. A-t-on retenu cinq pour cent?—R. On ne les a pas exigés.

Q. En ce cas vous voulez dire que le contrat n'a pas été exécuté?—R. Sous ce rapport il ne l'a pas été.

Q. Alors, M. Scott, vous prétendez qu'en tant qu'il a été reçu ou réalisé quelque chose, soit par des subventions soit par des obligations, relativement à ce contrat, cela est allé à M. Beemer et à M. Beemer seul; le prétendez-vous?—R. Cela est allé à l'entreprise.

Q. M. Beemer faisait l'ouvrage, n'est-ce pas?—R. Je ne crois pas que M. Beemer en soit plus riche.

Q. Il serait plus pauvre s'il ne l'avait pas fait?—R. Je suppose qu'il le serait.

Q. Ce n'est pas une réponse exacte à ma question. Je veux savoir si M. Beemer a eu tout le produit et des obligations et des subventions relatives à ce chemin?—R. Oui, il a eu toutes les subventions, et il a eu le produit entier de toutes les obligations qui ont été vendues.

Q. Le produit de toutes les obligations vendues du commencement à la fin?—R. Oui.

Q. Personne autre que lui n'en a eu un sou?—R. Nul autre que lui n'en a jamais touché un sou que je sache.

Q. Vous avez été pas mal actif vous-même, M. Scott, et vous avez dû faire une énorme somme de travail relativement à ce chemin ; comment ce travail a-t-il été rémunéré ?—R. La compagnie me payait des appointements.

Q. Quelle compagnie ; Beemer ?—R. La Compagnie de Construction.

Q. Et bien que la Compagnie de Construction n'ait pas un sou, cela n'empêche qu'elle paie des employés ?—R. En consultant le contrat vous verrez qu'il y a un article pourvoyant au paiement de $11,000 de frais de bureau par année.

Q. Ces $11,000 ont été payées ?—R. Certainement.

Q. Je suppose que les obligations ont été émises en faveur de la compagnie du chemin de fer elle-même ?—R. Elles étaient payables au porteur.

Q. Mais le nom d'aucune personne ne figurait comme cessionnaire dans l'obligation ?—R. Non.

Q. Maintenant l'article 31 du contrat déposé comme pièce JS 2 dit que " lorsque les obligations représentant la longueur du chemin à raison de $20,000 par mille sur les première et deuxième sections seront sur le point d'être négociées, elles devront être déposées à la banque de Montréal, à la banque de Québec ou entre les mains d'autres dépositaires mutuellement agréés, et devront être remises à l'acheteur par les dits dépositaires en échange de la somme devant être payée." Cela a-t-il jamais été fait ?—R. Non.

Q. Qu'est-ce qui a été réellement fait ?—R. Les obligations ont été déposées à la banque Clydesdale, de Londres. La première créance contre ces obligations était la garantie de l'intérêt fourni par le gouvernement provincial.

Q. Comment cette créance était-elle protégée ?—R. Cette créance est en partie encore non réglée.

Q. A-t-il été fait quelque chose pour protéger cette créance d'intérêt garanti ?—R. Oui, les obligations n'ont pas été émises avant que la garantie fût payée.

Q. Tant que la garantie n'a pas été payée ?—Oui.

Q. Mais il me semble que c'était une garantie d'intérêt courant d'une année à l'autre ; a-t-il été déposé quelque somme pour couvrir cette garantie ? —La somme a été déposée comme ceci. Lorsque les obligations furent pour la première fois émises et prises, un montant représentant la garantie de ces obligations fut retenu et remis au gouvernement.

Q. Le montant représentant cette garantie a été remis au gouvernement provincial ?—R. Oui.

Q. Je suppose que vous avez des registres dans lesquels il est fait mention de toutes ces choses, n'est-ce pas ?—R. Oui.

Quel montant a-t-il été pris sur le produit des obligations pour couvrir la garantie de l'intérêt ?—R. Un montant représentant la garantie sur la portion vendue a été remis au gouvernement.

Q. Combien est-ce ?—R. Environ quarante pour cent du chiffre des obligations.

Q. Et cela a été versé à la caisse du gouvernement provincial ?—R. Oui.

Q. Savez-vous combien les obligations se sont vendues ?—R. Elles ont été offertes à 96.

Q. Vous ne savez pas si elles ont rapporté cela ou non ?—R. Elles n'ont pas rapporté cela à Beemer ; naturellement il lui a fallu payer des commissions.

Q. Les obligations ont été vendues à 96, et sur cela il a fallu payer des commissions ?—R. Oui.

Q. Le résultat de cette opération signifie simplement que Beemer n'a pas payé $450,000.00 à la Compagnie de construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean ?—R. Non.

Q. Et la compagnie n'en a pas exigé le paiement ni essayé en aucune façon de l'obtenir ?—R. Elle ne le pouvait pas.

Q. Elle ne le pouvait pas, dites-vous ; c'est une très indulgente créancière il me semble ?—R. Beemer devait payer à même le produit des obligations, et la compagnie vit bien qu'il ne pouvait pas payer quand il ne pouvait pas vendre. Beemer ne pouvait pas donner ce qu'il ne pouvait pas avoir.

Q. Pourquoi cela devait-il être alors plus impossible qu'à l'époque où la compagnie fit le contrat avec lui. Il a eu 96 pour les obligations, dites-vous ? —R. Oui, mais il n'a pas touché l'argent.

Q. Qui l'a touché donc ?—R. $200,000 ont été immobilisées dans un fonds d'achèvement pour des améliorations au chemin.

Q. Qui a immobilisé cette somme ?—R. Les fidéicommissaires.

Q. Je ne croyais pas qu'il eût été nommé des fidéicommissaires ?—R. Il y avait des fidéicommissaires pour les obligations, cours sterling, à Londres. Lorsque les obligations sterling ont été émises à Londres il y a eu naturellement un contrat de fidéicommissaire.

Q. Possédez-vous une copie de ce contrat ?—R. Oui.

Q. Il semble donc que si Beemer avait construit le chemin de manière à satisfaire le gouvernement et vos propres ingénieurs il n'aurait pas satisfait les actionnaires anglais. Est-ce la signification de l'expression ?—R. Je crois que Beemer était un peu trop libéral en offrant d'employer l'argent aux améliorations.

Q. Ainsi Beemer paraît avoir gardé vos $450,000 pour les porteurs d'obligations anglais ?—R. C'est ce qu'il paraît.

Q. Y a-t-il eu quelques transactions monétaires entre la Compagnie de Construction et Beemer au sujet de cette construction ?

Le conseil de sir A. P. Caron s'oppose à la question, parce qu'elle n'a pas de rapport à l'enquête. La question est retirée.

Q. Veuillez produire, s'il vous plaît, les livres de la Compagnie de Construction dans lesquels sont inscrites ses transactions concernant la construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean ?—R. Je produis deux livres de caisse et deux grands-livres de la Compagnie de Construction, depuis sa formation jusqu'au moment actuel.

Q. Voulez-vous indiquer l'endroit où il est question du contrat avec M. H. J. Beemer ?—R. Je produis le relevé des deniers reçus du gouvernement fédéral pour aider à la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean et inscrit dans les livres de compte de la Compagnie de commerce de bois du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Cet état montre aussi comment il a été disposé des deniers en question, "exhibit JS 3." Je consens de plus à ce que les livres soient confiés pour vérification du relevé à M. A. H. Plimsoll, comptable de Montréal.

Q. Je remarque que la première seule de ces subventions, au montant de $24,355.55 (ainsi qu'inscrite sur l'état actuellement produit), paraît avoir été payée à M. Beemer ?—R. Oui.

Q. Quel est l'item de $7,644.45 qui paraît ici ?—R. Ce sont des droits que nous devions au département des douanes à Ottawa.

Q. Ces droits étaient-ils dus par la Compagnie de Construction ou celle du chemin de fer du Lac Saint-Jean ?—R. Par la Compagnie de Construction.

Q. Tout le restant des subventions paraît avoir été payé à Ross et Cie? —R. Oui.

Q. Pourquoi cela ?—R. Parce que Ross et Cie ont avancé de l'argent à Beemer ; le montant des estimations fixées par l'ingénieur chaque mois.

Q. Quelle preuve la Compagnie de Construction possède-t-elle pour l'autoriser à payer ces deniers à Ross et Cie ; quel écrit possédez-vous ?—R. Nous avons un transfert de ces subventions exécuté par Beemer.

Q. Voulez-vous avoir la bonté de le produire ?—R. Il a été fait plusieurs actes de transfert au besoin. Je les produirai plus tard.

Q. Que sont Ross et Cie ?—R. Feu James G. Ross en faisait partie.

Q. Ce dernier était-il le seul membre de cette société ?—R. Je le crois.

Q. Qui représente sa succession actuellement ?—R. Elle est représentée par M. Frank Ross, de Québec.

Q. Vous dites que ce transfert avait été exécuté pour des avances faites par Ross et Cie à Beemer ?—R. Oui.

Q. L'honorable M. Ross, pendant sa vie, était-il un des membres de la Compagnie de Construction ?—R. Oui.

Q. Ainsi qu'un des membres de la compagnie de Chemin de fer ?—R. Non, pas de la Compagnie de Chemin de fer.

Q. Mais il était un des membres de la Compagnie de Construction du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. Avez-vous ici quelques livres indiquant qui étaient les membres de la Compagnie de Construction ?—R. Oui, ces livres l'indiquent.

Q. Voulez-vous indiquer où cela se trouve et mentionner les noms des actionnaires ainsi que le nombre d'actions possédées par chacun ?—R. Oui, c'est comme suit : John Ross, $25,000 ; James G. Ross, $25,000 ; William Withall, $25,000 ; John Connolly, $1,250 ; J. B. Renaud, $5,000 ; William Ogden, $,500 ; sir A. P. Caron, $2,500.

Par M le juge Tait :

Q. Depuis quelle époque sir A. P. Caron a-t-il été actionnaire ?—R. Depuis le commencement, et il est encore actionnaire ; le compte a été ouvert en 1879.

Q. Il a été actionnaire depuis la fondation de la compagnie ?—R. Oui.

Par M. Archibald :

Q. Veuillez nommer les autres actionnaires ?—R. M. E. Beaudet, $3,000 ; l'honorable I. Thibaudeau, $2,500 ; l'honorable P. Garneau, $2,000 ; Prudent Vallée, $500.

Par M. le juge Tait :

Q. Toutes ces personnes, je le suppose, étaient actionnaires de la Compagnie de Chemin de fer ?—R. Non, monsieur, elles ne l'étaient pas.

Par M. Archibald :

Q. Sir A. P. Caron était membre de la Compagnie du Chemin de fer ?—R. Non, pas de la Compagnie du Chemin de fer. Je désire corriger ce qui a été dit ici hier à ce sujet. Tous ces noms ont été mentionnés comme ceux des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer, mais cela n'était pas exact.

Par M. Bisaillon :

Q. La liste envoyée au gouvernement portait qu'ils étaient actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer? R. Oui, mais ce n'était pas exact.

Par M. le juge Tait :

Q. Sir A. P. Caron n'était pas un des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer?—R. Il ne l'était pas.

Par M. Archibald :

Q. Examinez votre lettre datée du 1er avril 1886 et adressée à M. A. P. Bradley, secrétaire du département des chemins de fer, Ottawa, et censée contenir une liste des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer, et dites si la liste annexée à cette lettre, "exhibit L J 31," est une liste correcte des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean?—R. Non, elle n'est pas correcte ; les noms commençant par Ross et se terminant par Vallée ne sont pas corrects ; ces messieurs sont actionnaires de la Compagnie de Construction, mais non pas de la Compagnie de Chemin de fer. Ross, Ogden, Withall, John Ross, Connolly, Renaud, Beaudet, Caron, Garneau, Thibaudeau et Vallée ne sont pas des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer, mais des actionnaires de la Compagnie de Construction.

Q. Comment expliquez-vous la chose, d'où l'erreur provient-elle?—R. Ces gens étaient réellement ceux qui fournissaient l'argent pour construire le chemin de fer; ils étaient actionnaires de la Compagnie de Construction et l'on a cru que le gouvernement avait pour objet en demandant l'information de connaître quels étaient les actionnaires qui construisaient le chemin de fer.

Q. Qui a cru cela ?—R. La compagnie.

Q. Vous avez mis à cette lettre l'en-tête: "Relevé du département des chemins de fer et canaux, Ottawa, des actionnaires du chemin de Québec et du Lac Saint-Jean ; en ce faisant saviez-vous que c'était de la Compagnie de construction du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean que ces personnes étaient actionnaires?—R. Si vous remarquez cela ne dit pas la "Compagnie de Chemin de fer".

Q. Cette liste a été faite délibérément, il n'a pas été commis d'erreur à ce sujet, vous l'avez faite délibérément pour indiquer les personnes intéressées?—R. Oui.

Q. Vous n'aviez pas l'intention de donner au gouvernement l'information exacte qu'il demandait en envoyant cette liste?—R. Je ne me rappelle pas exactement quelle information il demandait. On croyait que l'objet du gouvernement était de s'assurer quelles étaient les personnes qui placaient leur argent dans ce chemin de fer, et c'est pour cela qu'on donnait cette information.

Q. En sorte que c'est après avoir consulté le conseil de direction que vous avez préparé cette lettre en cette forme et l'avez accompagnée de cette liste? —R. Je ne puis m'en rappeler présentement, mais j'imagine qu'il en a dû être ainsi.

Q. Voulez-vous être assez bon de nous donner les noms des actionnaires de la Compagnie de Chemin de fer?—R. C'est une assez longue histoire, parce qu'elle comprend cent mille dollars de petits actionnaires, cinq ou six cents probablement, dont la moitié sont morts.

Q. Et je suppose que leurs héritiers ne se sont jamais occupés de ces actions?—R. Non.

Q. Voudrez-vous préparer une liste des actionnaires?—R. Je le ferai.

Q. Quels sont les importants actionnaires du chemin de fer, ceux qui possèdent un fort bloc d'actions?—R. Il n'y a pas de forts blocs d'actions, ces $101,000 se composent de petits montants; la cité de Québec possèdent un fort bloc d'actions de $450,000.

Q. Mais la cité de Québec ne fait pas partie de la Compagnie de Construction?—R. Elle fait partie de la Compagnie du Chemin de fer.

Q. Les seuls noms mentionnés sur l'exhibit (L J 31) de personnes qui possèdent des actions dans la Compagnie du Chemin de fer étaient la cité de Québec et les petits actionnaires représentant $101,000?—R. C'est cela.

Q. Et aucun des autres n'étaient des actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer?—R. Ils n'étaient pas actionnaires de la Compagnie du Chemin de fer pour les montants y mentionnés; quelques-uns ont possédé quelques actions du chemin de Gosford, dont le chemin de notre compagnie est réellement la continuation.

Q. Voulez-vous produire, M. Scott, la convention entre la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean et la Compagnie de Commerce de bois du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean?—R. J'enverrai chercher ce contrat; je produis le contrat entre la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean et Horace Janson Beemer relativement au chemin de fer de Chicoutimi et autres embranchements du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

Q. Quand vous dites "autres embranchements," de quels embranchements parlez-vous?—R. Il y a un embranchement conduisant à La Tuque, sur le Saint-Maurice, et un autre allant aux établissements de la Rivière-aux-Pins qui n'est pas terminé.

Q. Et pour lequel il n'a jamais été accordé aucune subvention?—R. Non, pas pour le dernier. Il a été accordé une subvention par la province à l'embranchement de La Tuque.

Q. Mais pas de subvention du gouvernement fédéral?—R. Non.

Q. Le contrat relatif à l'embranchement de Chicoutimi transfère, je suppose, les subventions à M. Beemer comme l'autre?—R. Oui, toutes les subventions ainsi que toutes les obligations et actions appartenant à ce chemin.

Q A des conditions semblables à celles contenues dans le contrat exhibit (J S 2)?—R. Oui, et sous d'autres rapports.

Le contrat est produit comme exhibit (JS 4).

Q. Quels autres contrats avez-vous?—R. J'ai le contrat passé avec W. H. Stevenson pour la construction de 12 milles du chemin, que nous lui avons payés comptant, parce qu'il a fait le travail.

Q. Ce sont les premiers 12 milles?—R. Oui

Le contrat est produit comme exhibit (JS 5).

Q. Ce contrat, ainsi que ceux de Beemer, de McCarron et Cameron et de Stevenson, couvraient donc le chemin entier?—R. Oui, avec celui de Gibson.

Q. Quel est le contrat de Gibson?—R. Le contrat de Gibson comprenait 16 milles, depuis la réserve Jacques-Cartier jusqu'à Saint-Raymond.

Q. Ainsi le contrat de Gibson couvrait depuis le point où se terminait le contrat de Stevenson jusqu'à Saint-Raymond?—R. Oui.

Q. Et le contrat de McCarron et Cameron, depuis le point où finissait celui de Gibson jusqu'au lac Simon?—R. Exactement.

Q. Tous les contrats, à l'exception de celui de Beemer, étaient faits pour argent comptant, que la compagnie a payé?—R. Oui, argent comptant; ils n'avaient aucun rapport avec les subventions.

Q. Dans le contrat exhibit (J S 2) la compagnie a spécifié certaines déductions des subventions qui sont transférées à Beemer ainsi qu'on s'y attendait. Il y avait les $100,000 de la cité de Québec, et je crois $48,000 que l'on avait déjà payées pour le chemin de Gosford. Ces subventions ont-elles été perçues et payées à ces différents entrepreneurs à titre d'argent comptant ?—R. On a perçu la subvention de la cité de Québec sur la première section du chemin que la Compagnie de Construction a construite, c'est-à-dire les $100,000 ; quant aux $48,000 c'était la partie de la subvention provinciale que l'on avait payée pour le chemin en bois de Gosford.

Q. J'aimerais à connaître, M. Scott, les noms des directeurs de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean et la Compagnie de Construction du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ?—R. Voulez-vous dire les directeurs actuels ?

Q. Je veux connaître les directeurs pendant la période couverte par la commission, savoir, de 1882 à 1891 ?—R. Voulez-vous dire de la Compagnie de Construction ?

Q. Je veux dire des deux compagnies ?—R. En 1882, les directeurs de la Compagnie de Construction étaient MM. W. Withall, E. Beaudet, l'honorable A. P. Caron, J. G. Ross, J. B. Renaud, l'honorable P. Garneau, l'honorable I. Thibaudeau.

Q. Ont-ils été changés ?—R. Ces directeurs ont toujours été élus depuis, sauf Renaud. Renaud a été remplacé par Gaspard Lemoine, son gendre, et M. James Ross a été remplacé, je crois, par son beau-frère, M. Frank Ross.

Q. Quels sont les directeurs de la Compagnie du Chemin de fer ?—R. Les directeurs de la Compagnie du Chemin de fer—je cite de mémoire, car je n'ai pas les livres ici—étaient en 1882 MM. W. Baby, Simon Peters, J. D. Brousseau, R. P. Vallée, T. A. Piddington, T. Ledroit. Le maire de Québec était à cette date membre *ex-officio* de la compagnie.

Q. Aucun des directeurs de la Compagnie du Chemin de fer n'était en même temps directeur de la Compagnie de Construction ?—R. Je ne le crois pas, pas à cette époque.

Q. Sir A. P. Caron ne faisait-il pas partie de la Compagnie du Chemin de fer ?—R. Non, il n'en a jamais fait partie.

Q. Les actions de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean devaient-elles être également transférées à Beemer ?—R. Elles l'ont été dans le cas du contrat de Chicoutimi, d'après les ordres précis de la Compagnie du Chemin de fer, mais pas dans l'autre cas, je crois. Je ne me rappelle pas précisément, mais je ne crois pas qu'elle l'aient été.

Q. Voulez-vous dire quel était le montant du capital souscrit par la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean ?—R. A quelle date ?

Q. A la date de son contrat avec le gouvernement fédéral, le 4 septembre 1883 ?—R. Environ $550,000.00.

Q. C'est le capital souscrit ?—R. Oui.

Q. Ce capital a-t-il été payé ?—R. Oui.

Q. Tout entier ?—R. Non, pas entièrement.

Q. Est-il payé maintenant ?—R. Oui, monsieur.

Q. Je vous ai demandé dans l'avant-midi si la liste des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, que vous avez envoyée au gouvernement, avait été approuvée préalablement par le bureau des directeurs de la Compagnie de Construction et vous avez répondu que vous le croyiez ; pouvez-vous vous assurer du fait en examinant le cahier des procès-verbaux ?—R. Cela aurait pu ou non être inscrit dans le cahier des procès-verbaux.

Q. Regardez à l'époque à laquelle vous avez envoyé la liste, savoir, le 1er avril 1886 ?—R. Je ne vois pas qu'il en soit question dans le cahier des procès-verbaux.

Q. Croyez-vous que vous auriez envoyé cette réponse sans en avoir obtenu l'approbation du bureau ?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Vous pouvez dire, je suppose, par vos procès-verbaux, si sir A. P. Caron a assisté à quelque assemblée du bureau, vers cette date ?—R. Non, je ne crois pas que sir A. P. Caron ait assisté à quelque assemblée du bureau après 1880, sauf peut-être une ou deux fois ; pendant ses vacances d'été il a pu venir s'informer s'il y avait une assemblée et donner la main aux directeurs. Mais il n'a transigé aucune affaire après 1880.

Q. C'est-à-dire lorsqu'il est devenu membre du cabinet ?—R. Oui.

Q. Et depuis qu'il a transporté sa résidence à Ottawa ?—R. Oui.

Q. Il n'a plus assisté régulièrement aux assemblées après cette date ?—R. Non, et pratiquement pas du tout.

Q. Sauf lorsqu'il se trouvait à Québec ?—R. Il s'est trouvé, je crois, une ou deux fois à Québec, alors qu'il y a eu des assemblées du bureau de direction. Il est venu donner la main à ses amis.

Q. Vos procès-verbaux attestent-ils qu'il a assisté à quelqu'une des assemblées du bureau de direction ?—R. Je le crois ; lorsqu'il est venu à l'assemblée je l'ai toujours inscrit parmi les membres présents.

Q. Je désirerais que vous fissiez des recherches afin de constater dans quelles occasions il a été présent, et savoir quelles affaires on a alors transigé ?—R. Oui, je ferai ces recherches.

Q. La Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean tient-elle des livres de compte ?—R. Oui, depuis 1889 ; avant cette date elle n'avait pratiquement fait aucune transaction financière.

Q. Vous dites "pratiquement," qu'entendez-vous par pratiquement ; en avait-elle aucune ?—R. Non, aucune.

Q. Cette compagnie n'était qu'un prête-nom pour quelques autres personnes, est-cela ?—R. Je n'ai pas dit cela, j'ai dit qu'elle n'avait pas fait de transactions financières. Elle avait un cahier de procès-verbaux dans lequel était inscrites toutes les délibérations du bureau de direction, mais elle n'avait pas de livre de caisse.

Q. Elle n'avait ni livre de caise ni grand-livre ?—R. Non.

Q. La Compagnie de Construction a dû tenir des livres, je suppose, bien avant cette date ?—R. Oh, oui, depuis sa fondation, en 1878.

Q. La première comptabilité fait-elle mention du contrat de Stevenson et McCarron et Cameron ?—R. Exactement.

Q. Et après cela elle avait entièrement trait à Beemer, je suppose ?—R. Oui, et relativement à l'exploitation du chemin ; la compagnie a exploité le chemin d'après le trafic à faire.

Q. Relativement au compte que vous produisez, exhibit JS 3, lequel est censé accuser réception de certains montants d'argent de subvention, vous avez dit que la compagnie avait payé ces montants d'une façon régulière. En réalité la compagnie a-t-elle jamais touché ces deniers ?—R. Oh ! oui.

Q. De quelle manière ?—R. Par chèque.

Q. N'est-il pas vrai que les chèques pour ces subventions ont été payés, en vertu de procurations à certaines banques ?—R. Il en a été ainsi dans certains cas.

Q. Dans presque tous les cas ?—R Ils l'ont été, je crois, dernièrement pour les plus fort montants, mais nous les avons toujours inscrits dans notre livre de caisse.

Q. Vous les avez inscrits dans votre livre de caisse?—R. Oui.

Q. De quelle façon en avez-vous tenu compte dans votre livre de caisse ; vous n'avez jamais touché l'argent?—R. On considérait la chose une transaction faite au comptant.

Q. Je sais, mais vous n'avez jamais touché l'argent?—R Nous n'avons pas touché largent quand il a été payé à la banque de Québec à Ottawa.

Q. Avez-vous touché quelque argent?—R. Oui.

Q. Voulez-vous examiner ces chèques et dire lequel a été touché par la Compagnie de Construction?—R. La compagnie a eu le chèque en date du 17 novembre 1883, au montant de $24,355.55 produit avec l'exhibit D 1. Tous ces chèques, de l'exhibit D 2 à l'exhibit D 23 inclusivement, semblent avoir été payés à la banque de Québec à Ottawa pour le compte de Ross.

Q. Le premier chèque est le seul que la Compagnie de Construction ait touché?—R. Il y a ici cinq chèques payables à Frank Ross pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ; ces chèques sont endossés "Frank Ross pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean." Ils sont marqué D 18, D 19, D 20, D 22 et D 23.

Q. L'argent provenant de ces chèques a-t-il été touché par la Compagnie de Construction?—R. Non, parceque toutes ces subventions avaient été transférées à Ross et Cie ; cette société a touché l'argent.

Q. La Compagnie de Construction n'a touché que les $24,355.55?—R. Exactement.

Q. Qu'a fait la Compagnie de Construction de cette somme?—R. Elle l'a payée à Beemer.

Q. Possédez-vous un chèque pour le prouver?—R. Je puis montrer une pièce justificative pour ce montant.

Q. Vous avez peut-être le talon du chèque?—R. Je crois que le paiement a été effectué par plusieurs chèques, autant que je me rappelle.

Q. J'aimerais à savoir comment le paiement a été fait à Beemer?—R. Je puis avoir cette information.

Q. Toutes les autres inscriptions relatives à ces subventions dans vos comptes sont de simples inscriptions de comptabilité?—R. Oui de simples inscriptions de comptabilité.

Q. Veuillez s'il vous plaît produire un relevé des comptes de la Compagnie de Commerce de bois du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean avec H. J. Beemer, d'après le contrat, exhibit (J S 2)?—R. Quelle espèce de relevé voulez-vous?

Q. Je veux un relevé de toutes les transactions monétaires, entre les parties, indiquant les paiements d'un côté ou l'autre, ou le bilan relatif à toutes les transactions en question dans ce contrat pour la construction de ce chemin?—R. Cela prendrait un gros volume.

Q. Je ne sais ce que cela prendrait, mais je veux en avoir un relevé. Vous avez dit que ce compte n'était qu'une série de tenue de livres. Vous devez avoir, d'après le contrat, un compte pour Beemer, parce que vous l'avez chargé de faire beaucoup de choses, et il a dû faire beaucoup de choses pour vous?—R. A quel sujet?

Q. Rien et tout, Beemer avait, je crois, le droit d'exploiter le chemin de fer?—R. Il avait le droit d'exploiter le chemin de fer en payant un certain montant des $450,000, mais n'ayant pas payé, la compagnie a exploité le chemin et lui a demandé le prix de chaque article de fret transporté pour lui. Si vous désirez avoir ces comptes de fret il faudra un volume dont la préparation prendra un mois à un teneur de livres. Je ne vois pas que cela ait rap-

port au compte ; il a payé ces choses à même d'autres ressources que les subventions.

Par M. le juge Tait:

Q. N'a-t-il pas crédité la Compagnie de Construction de toutes les sommes reçues d'elles?—R. Il l'a fait, je suppose, dans son compte.

Q. M. Beemer n'avait-il pas un compte de caisse avec la Compagnie de Construction?—R. Non, il n'avait pas de compte courant, il payait chaque mois.

Par M. Bisaillon:

Q. Comment a-t-il été tenu compte des $11,000 qu'il devait payer chaque année?—R. Il payait chaque mois, aux termes de son contrat.

Q. Avez-vous tenu compte de la chose?—R. Oui, ces livres l'indiqueront.

Par M. Archibald:

Q. Les seuls comptes entre vous et M. Beemer sont, dites-vous, des comptes de fret et de bureau?—R. Oui, et les inscriptions que nous appelons "inscriptions de comptabilité" des subventions d'un côté avec le paiement de l'autre côté.

Q. Il a été fait la même chose, je suppose, au sujet des subventions provinciales?—R. Oui.

Q. Je veux qu'une personne ayant qualité examine les livres et ces comptes?—R. Pour ce qui a rapport aux subventions tant provinciales que fédérales il suffira d'une feuille de papier ministre pour faire voir les sommes reçues et ce qui en a été fait.

M. Archibald.—Je demande à Vos Honneurs d'ordonner que les comptes entre la Compagnie de Construction et M. Beemer soient soumis à un comptable expérimenté cette après-midi et ce soir.

M. Pentland —Il n'y a pas d'objection à cela.

M. Archibald.—Je désire que la correspondance entre M. Beemer et la compagnie ou quelque employé de la compagnie au sujet des argents qu'il s'est chargé de payer d'après son contrat soit produite ; je désire également faire produire la correspondance relative à ses obligations, aux termes de son contrat.

L'interrogatoire du témoin est interrompu et sera continué demain matin.

Et le déposant ne dit rien de plus pour le présent.

Québec, 23 septembre 1892.

La commission royale chargé de s'enquérir de la vérité ou de la fausseté de certaines accusations portées contre l'honorable sir A. P. Caron s'est de nouveau réunie en la cité de Québec ce matin afin d'entendre les témoignages relatifs à ces accusations.

Présents:

L'honorable Adolphe Basile Routhier,
" Melbourne M. Tait,
Commissaires.

L'interrogatoire de M. James G. Scott, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, se continue:—

Par M. Archibald :

Q. Avez-vous produit, ce matin, le contrat avec la Compagnie de Commerce de bois du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, en date du 30 avril 1878?—R. Je produis le document en question, marqué exhibit J S 6.

Q. La Compagnie de Construction se charge d'après ce contrat de construire un chemin de Québec au lac Saint-Jean?—R. Oui.

Q. Le nombre de milles y est-il mentionné?—R. Je ne le crois pas, parce qu'on n'avait pas alors adopté le tracé définitif.

Q. Sans lire ce contrat particulier, je suppose qu'il transfère toutes les subventions de la Compagnie du Chemin de fer à la Compagnie de Construction?—R. Oui.

Q. Avez-vous trouvé le contrat fait avec McCarron et Cameron?—R. Je n'ai pu trouver ce contrat. Je puis vous donner le nom du notaire ainsi que la date du contrat; le notaire est M. Cy. Tessier, et la date l'année 1882.

Q. Pouvez-vous donner la date exacte en 1882?—R. Je ne puis m'en rappeler.

Q. Postérieurement au contrat de la Compagnie de Construction avec Beemer la Compagnie de Construction n'a plus eu d'affaires avec McCarron et Cameron, n'est-ce pas; Beemer s'est chargé de représenter la Compagnie de Construction?—R. Oui.

Q. Avez-vous les transferts et cessions des subventions?—R. Oui, je produis le transfert en date du 24 août 1885 de la subvention de $70,000 du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean à MM. Ross et Cie, exhibit JS 7. Je produis également un autre transfert pour $26,000 de la même Compagnie du Chemin de fer à l'honorable J. G. Ross, président de la Compagnie de Commerce de bois du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, exhibit JS 8. Je produis encore le transfert en date du 14 septembre 1885, de $32,000, de la même Compagnie du Chemin de fer à MM. Ross et Cie, exhibit JS 10.

Je produis aussi le transfert du 3 juillet 1886 de la même Compagnie du chemin de fer à MM. Ross et Cie, exhibit JS 10.

Je produis aussi le transfert, en date du 27 novembre 1886 de la même Compagnie du chemin de fer à MM. Ross et Cie, exhibit JS 11.

Je produis aussi une cession datée le 16 novembre 1887 de la même Compagnie du Chemin de fer à MM. Ross et Cie, exhibit JS 12.

Je produis aussi les transferts du 18 novembre 1888 de la même Compagnie du Chemin de fer à MM. Ross et Cie, exhibit JS 13.

Je produis aussi le transfert daté le 18 février 1888 de la subvention de la même Compagnie du Chemin de fer à MM. Ross et Cie, exhibit JS 14.

Je produis aussi le transfert de la subvention de la même Compagnie du Chemin de fer à M. Frank Ross en date du 31 mai 1890, exhibit JS 15.

Q. Je vois que les résolutions de la Compagnie du Chemin de fer ne sont pas annexées à ces transferts?—R. Le notaire peut bien ne pas les avoir annexées, mais la compagnie a toujours adopté des résolutions.

Q. Je vous ai demandé, M. Scott, d'examiner les procès-verbaux des assemblées de la Compagnie de Construction, tant des assemblées des actionnaires que des directeurs, pour voir auxquelles sir A. P. Caron a assisté. L'avez-vous fait?—R. Oui.

Q. Avez-vous fait la liste de ces présences?—R. Oui, et je puis la lire: Il a été présent le 14 juillet 1879 à une assemblé des directeurs; le 6 août 1879, assemblée des directeurs; le 25 août 1879 et le 16 septembre1879.

Le conseil de sir A. P. Caron s'oppose à ce qu'il soit fait mention des assemblées auxquelles ce dernier a assisté avant 1882.

L'objection est réservée.

R. Il a été présent le 27 octobre 1879, le 15 novembre 1879, le 19 décembre 1879, le 20 décembre 1879, le 31 décembre 1879, le 6 février 1880, le 7 juillet 1880, le 14 juillet 1880, le 16 juillet 1880, le 28 septembre 1880, le 30 septembre 1880, le 1er août 1882, et aux assemblées des actionnaires des 9 et 10 juillet 1883.

Q. Il n'a assisté à aucune des assemblées en 1881 ?—R. Non, il a été présent le 16 juillet 1886 à une assemblée des directeurs.

Q. Après 1882 il n'a été présent qu'à deux assemblées de directeurs et d'actionnaires?—R. Oui.

Q Avez-vous quelque objection à produire des copies des procès-verbaux des assemblées auxquelles sir A. P. Caron a assisté, de 1882 à 1891 ?—R. Je n'ai pas d'objection, mais cela prendra du temps; je vous donnerai communication de ces procès-verbaux.

Q. En votre qualité de gérant de la compagnie, je suppose que vous avez de fréquents rapport avec sir A. P. Caron relativement à ces sujets n'est-ce pas? R. Oui.

Q. Relativement aux affaires de la compagnie?—R. Oui.

Q. Vous teniez sir A. P. Caron au courant de ce qui se faisait?—R. Je ne puis dire que je le tenais au courant, parce qu'il résidait à Ottawa.

Q. Vous avez entretenu une correspondance avec lui, peut-être?—R. Non, pas très forte.

Q. Qu'entendez-vous par pas très forte?—R· Naturellement j'ai eu occasion de me rendre à Ottawa pour voir les membres du gouvernement.

Q. Et dans ces occasions vous êtes allé voir sir A. P. Caron?—R. Naturellement.

Q. Vous avez sans doute obtenu facilement son aide?—R. Oui.

Q. Il vous a accompagné, je suppose, pour vous présenter dans les différents départements de l'Etat?—R. Il l'a fait.

Q. Pour appuyer vos prétentions relativement à ce que vous demandiez au gouvernement?—R. Oui; quand ces demandes étaient raisonnables, il l'a toujours fait.

Q. Par exemple vous demandiez souvent des subventions au gouvernement?—R. Très souvent, oui.

Q. Lui avez-vous demandé des subventions que le gouvernement ne vous a pas accordées?—R. Un grand nombre, oui.

Q. Sir A. P. Caron vous a loyalement aider à obtenir ces subventions du gouvernement, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Même pour celles que vous n'avez pas obtenues?—R. Il nous a toujours aidé pour tout ce qui était raisonnable.

Q. Vous n'avez rien demandé, je suppose, qui ne fut raisonnable, n'est-ce pas?—R. Nous ne le croyons pas

Q. En tout cas sir A. P. Caron était pleinement au fait de toutes vos démarches relativement à ces subventions?—R. Oui, relativement aux subventions.

Q. Il connaissait le transfert des subventions à Ross et Cie?—R. Je ne puis dire que je l'en ai jamais informé.

Q. Sir A. P. Caron savait-il que Ross et Cie aidaient à construire le chemin en faisant des avances d'argent?—R. Il le savait probablement, je crois.

Q. Et savait-il que les subventions avaient été transportées à Ross et Cie ? —R. Je ne puis le dire.

Q. Vous avez dit hier, je crois, M. Scott, que le bureau vous avait autorisé à transmettre à Ottawa une liste des actionnaires ; en disant le " bureau," de quel bureau parliez-vous, le bureau de la Compagnie de Construction ou le bureau de la Compagnie du Chemin de fer ?—R. Je ne crois pas avoir dit que j'avais été autorisé par le bureau.

Q. Vous dites dans votre lettre à M. Bradley, le secrétaire du département des chemins de fer : " Relativement à votre faveur du 19 février dernier, je reçois instruction des directeurs de vous transmettre la liste ci-jointe des actionnaires de ce chemin de fer." Qu'entendez-vous par cette expression les " directeurs " ?—R. J'avais reçu instruction du bureau de le faire, je suppose, mais je ne puis trouver la chose dans les procès-verbaux.

Q. Quel bureau était-ce, le bureau de la Compagnie de Construction, ou le bureau de la Compagnie du Chemin de fer ?—R. Ce pourrait être l'un ou l'autre, car les deux étaient intéressés.

Q. C'est précisément parce que ce pouvait être l'un ou l'autre que je désire savoir lequel c'était ?—R. Je ne puis vous le dire.

Q. Le bureau de direction de la Compagnie du Chemin de fer a-t-il tenu des assemblées en 1886 ?—R. Oui.

Q. En êtes-vous certain ?—R. Oh ! oui.

Q. Il en a tenu une, je suppose, pour l'élection des directeurs ?—R. Il a eu de plus fréquentes réunions que cela.

Q. Ainsi vous ne pouvez dire lequel des bureaux vous a autorisé à fournir cette liste ?—R. Je ne puis le dire positivement.

Q. Avez-vous quelque moyen de découvrir quel bureau vous a autorisé ? —R. Je devrai examiner l'autre cahier des procès-verbaux.

Q. Les opérations financières de la Compagnie de Construction ont-elles été limitées, après le transfert à J. H. Beemer, à l'exploitation du chemin ?—R. Oui, à recevoir et à payer les subventions.

Q. Subventions qu'en réalité vous n'avez fait que recevoir et payer nominalement ?—R. Oui, pour ce qui a rapport aux subventions fédérales.

Q. Vos livres renferment-ils un compte de construction ?—R. Pas après la date du contrat de Beemer.

Q. Aucun ?—R. Je ne le crois pas.

Q. Vous êtes parfaitement certain de cela ?—R. Il n'y avait pas lieu, la compagnie n'a pas construit le chemin.

Q. Je ne vous demande pas s'il y avait lieu, mais je désire savoir s'il y a quelque compte ?—R. Il n'y en a pas dont je me souvienne.

Q. Voulez-vous examiner vos livres et voir s'il y avait quelque compte de construction à part celui qui a trait à Beemer ?—R. Je le ferai.

Q. Avez-vous vos livres ici ?—R. Oui.

Q. Veuillez regarder de suite ?—R. Oui, je trouve quelques items imputés au compte de construction après les années 1882 et 1883.

Q. M. Scott, la Compagnie de Commerce de bois du chemin de fer du Lac Saint-Jean a-t-elle souscrit ou donnée, du 1er janvier 1882 au 31 décembre 1891, des sommes d'argent pour des fins politiques, et afin d'assurer l'élection de sir A. P. Caron et de ses partisans politiques de la Chambre des communes du Canada ?—R. Pas un centin.

Q. Pas un centin ?—R. Non.

Q. En votre qualité de secrétaire de cette compagnie êtes-vous en état de dire que la compagnie ne pouvait rien faire qui ne vous fût connu ?—R. Oui.

Q. La compagnie a-t-elle sous forme de prêt, don, ou par quelque autre méthode, donné à quelque fonds électoral, ou à quelque personne pour un fonds électoral afin d'assurer l'élection de sir A. P. Caron ou d'aucun de ses partisans politiques pendant la période mentionnée plus haut ?

M. Fitzpatrick, l'avocat de sir A. P. Caron, s'oppose à la question, alléguant que le témoin a établi que le chemin de fer du Lac Saint-Jean avait été construit au moyen de subventions obtenues du gouvernement fédéral, du gouvernement local et des municipalités, et que cette commission n'a pas le droit de s'enquérir de la disposition de sommes d'argent autres que celles de la subvention du gouvernement fédéral.

Objection rejetée.

R. Cela signifie-t-il les partisans politiques de la Chambre ?

Q. Répondez à la question ?—R. Je veux en connaître la signification.

Q. Les partisans politiques de sir A. P. Caron ?—R. Je veux que la question soit définie. Sir A. P. Caron peut avoir des amis au conseil de ville ou à la législature locale.

Q. Nous parlons de la législature fédérale ?—R. Je vous demande de poser la question sous cette forme.

Q. J'ajouterai à la question les mots " ou à quelqu'un de ses partisans politiques, à la Chambre des communes du Canada ? "—R. Non.

Q. N'est-il pas vrai, M. Scott, que pendant l'automne de 1882, après les élections générales de cette année, la Compagnie de Construction, par l'entremise d'un de ses membres, a souscrit une somme de dix mille dollars destinée aux fins des élections, c'est-à-dire pour les élections générales au parlement fédéral, qui venaient d'avoir lieu ?

L'avocat de sir A. P. Caron s'oppose à la question, parce qu'il n'apparaît pas qu'elle ait trait en aucune façon au parti politique avec lequel sir A. P. Caron est lié, ou auquel il est intéressé.

Objection rejetée.

R. Non.

Q. La compagnie n'a pas versé cette somme ?—R. Non.

Q. Vous savez, M. Scott, qu'il y avait à Québec un trésorier du fonds d'élection, fonds créé dans le but d'assurer l'élection de sir A. P. Caron et d'autres membres du parlement, ses partisans politiques, n'est-ce pas ?—R. Non, je n'en sais rien.

Q. Vous n'avez jamais entendu dire qu'il y eût un fonds d'élection à Québec ?—R. Je ne l'ai jamais entendu dire.

Q. Vous n'avez jamais entendu dire que l'honorable Thomas McGreevy était le trésorier du fonds politique ?—R. J'ai lu quelque chose à ce sujet dans les journaux.

Q. Mais c'est tout ce que vous en savez ?—R. C'est tout ce que j'en sais.

Q. Avez-vous jamais eu, M. Scott, quelque conversation avec sir A. P. Caron dans laquelle il ait été question de faire contribuer des sommes d'argent, soit par la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean soit par la Compagnie de Commerce de bois de chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, pour des fins politiques, et afin d'assurer son élection et celle de ses amies à la Chambre des communes ?—R. Non, je ne me rappelle d'aucune conversation de ce genre.

Q. Ne pouvez-vous être plus positif ; vous dites que vous ne vous rappelez pas d'aucune telle conversation ?—R. Au meilleur de ma connaissance, je n'ai jamais tenu cette conversation.

Q. La Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean a-t-elle fait, M. Scott, un contrat, avec quelqu'un, pour lui faire transiger les affaires financières de ce chemin ?

M. Fitzpatrick, l'avocat de sir A. P. Caron, soulève la même objection que précédemment.

Objection rejetée.

R. Non, elle n'en a pas fait.

Q. En conséquence vous ne pouvez produire aucun contrat de ce genre ? —R. Non.

Q. Pouvez-vous faire des recherches, croyez-vous, afin de vous assurer si vous êtes ou non en possession de lettres de sir A. P. Caron ayant trait à ce sujet ?—R. A quel sujet ?

Q. Les affaires se rattachant aux subventions ?—R. Non, je n'ai pas de lettres de sir A. P. Caron qui puissent avoir trait à cette question.

Contre-interrogé par M. Fitzpatrick, C.R., l'avocat de sir A. P. Caron :

Q. Depuis combien d'années, M. Scott, avez-vous été en rapport avec la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ?—R. Depuis sa fondation.

Q. Depuis combien de temps est-ce cela, nous ne savons pas quand elle a été fondée ?—R. Depuis 1875.

Q. La Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean a été constituée en corporation dans le but de construire un chemin qui avait été en partie commencé par la Compagnie du chemin de fer de Québec et de Gosford ?—R. Oui.

Q. La Compagnie de chemin de fer de Québec et de Gosford a construit le chemin depuis Québec jusqu'à un point dépassant la rivière Jacques-Cartier, la Rivière-aux-Pins ?—R. Jusqu'à Gosford, distance de 25 milles.

Q. Elle a construit le chemin et posé les rails en bois ?—R. Oui.

Q. D'après sa charte la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean devait continuer un chemin jusqu'au lac Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. C'était un chemin auquel le public de Québec portait beaucoup d'intérêt ?—R. Oui, beaucoup.

Q. Les municipalités et la cité avait accordé des subventions ?—R. Pas les municipalités, mais la cité de Québec et les gouvernements fédéral et local.

Q. La municipalité de Saint-Raymond n'a-t-elle rien accordé ?—R. Aucune municipalité rurale n'a souscrit.

Q. A tout évenément, les subventions à votre disposition n'avaient pas suffi pour continuer le chemin au delà de ce point quand la Compagnie de Construction s'est formée ?—R. Les subventions étaient tout à fait insuffisantes pour continuer le chemin à cette époque.

Q. Lors de la formation de la Compagnie de Construction avait-on avancé la construction de ce chemin ?—R. Non.

Q. En sorte que la Compagnie de Construction, s'est formée dans le but de construire le chemin , et elle s'est procurée les moyens nécessaires pour le faire ? —R. Oui.

Q. Si je ne me trompe pas, c'est vous, je crois, qui avez pris le plus grand intérêt à l'organisation de la Compagnie de Construction ?—R. Oui.

Q. Vous avez été pendant un grand nombre d'années au service de John Ross et Cie ?—R. Oui.

Q. C'était un frère de James Gill Ross ?—R. Oui.

Q. Vous avez organisé la Compagnie de Construction en 1878 ?—R. Oui.

Q. Et vous avez engagé les gens à faire partie de cette Compagnie de Construction simplement parce que vous étiez convaincu que la Compagnie de chemin de fer du Lac Saint-Jean, dans l'état où elle se trouvait alors, ne pouvait jamais continuer le chemin ?—R. Oui.

Q. Vous avez formé cette Compagnie de Construction de M. James Ross, M. William Withall, l'honorable Pierre Garneau, l'honorable I. Thibaudeau, M. James Connolly et sir A. P. Caron ?—R. Oui.

Q. Ces personnes possédaient-elles pour la plupart de grands moyens ?—R. Oh ! oui, c'étaient les personnes les plus riches de la ville.

Q. Pratiquement les personnes les plus riches de la ville ainsi que de la campagne ?—R. Oui.

Q. M. Thibaudeau, M. Garneau et M. Connolly possédaient de grands moyens ?—R. Oui.

Q. Sir A. P. Caron était alors le député du comté de Québec ?—R. Oui.

Q. Et le comté de Québec était fort intéressé à la construction de ce chemin ?—R. Oui.

Q. Le chemin traversait la plus grande partie du comté ?—R. Oui.

Q. Sir A. P. Caron était aussi à cette époque un membre de la société de Andrews, Caron et Andrews ?—R. Oui.

Q. Les avocats de la société "Andrews, Caron et Andrews" avaient été pendant plusieurs années les directeurs du chemin de fer de Québec et de Gosford ?—R. Oui.

Q. Et cette société s'intéressait sûrement à l'avancement du chemin ?—R. Elle s'y intéressait très fortement, oui.

Q. Toutes les personnes qui se sont occupées de ce chemin y ont placé de l'argent, n'est-ce pas ?—R. Oui.

Q. Sir A. P. Caron en qualité de représentant de la société "Andrews Caron et Andrews" y a placé $2,500 ?—R. Oui.

Q. Il n'a pas retiré grand'chose de cette somme, n'est-ce pas ?—R. Pas un centin.

Q. Les autres personnes qui formaient partie de cette compagnie, MM. Ross Withall, Thibaudeau et Garneau, ont tous également contribué de leur argent ? —R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous dire combien la Compagnie de Construction a dépensé en outre pour ce chemin ?—R. La Compagnie de Construction a dépensé à peu près $450,000.

Q. Et c'est là le profit qu'elle a retiré pour s'être occupée de cette construction ; elle a perdu $450,000 ?—R. Oui, à peu près cela.

Q. Veuillez-nous dire quelle était la couleur politique des membres du conseil de direction—était-elle uniforme ou diverse ?—R. Il y a toujours eu les deux couleurs.

Q. M. Thibaudeau et M. Connolly étaient tous deux de très ardents libéraux et tous deux se sont portés candidats dans le comté de Québec, dans l'intérêt du parti libéral ?—R. Oui.

Q. Etes-vous vous-même un très ardent libéral ; je sais que vous l'étiez autrefois ?—R. Je ne sais pas.

Q. Vous avez été libéral n'est-ce pas ?—R. Oh, je ne sais pas.

Q. Vous l'avez été, mais vous n'aimez pas à l'admettre—à tout événement, la Compagnie de Construction s'est chargée de la construction du chemin ?—R. Oui.

Q. Et elle en a confié des portions à différents entrepreneurs ?—R. Oui.

Q. Et si je ne me trompe pas elle en a construite elle-même une partie, jusqu'à la rivière Jacques-Cartier ?—R. Non, cette partie a été construite par Stevenson.

Q. Je croyais que Gibson en avait construit une partie ?—R. Oui, jusqu'à Saint-Raymond.

Q. Puis McCarron et Cameron, de Saint-Raymond, en gagnant le nord ?—R. Oui.

Q. Après la construction du chemin par McCarron et Cameron jusqu'au lac Simon il y a eu une interruption dans la construction, n'est-ce pas ; la compagnie avait alors perdu $450,000 à la suite de ces différentes entreprises ?—R. Oui.

Q. Avez-vous cherché pendant quelque temps qui pourrait construire le chemin jusqu'au lac Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. Cela vous a pris quelque temps ?—R. Oui, cela a été assez difficile.

Q. Et c'est dû principalement à vos efforts si M. Beemer s'est définitivement chargé de construire le chemin jusqu'au lac Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. Vous vous êtes occupé de ce chemin, dites-vous, depuis 1875 ; puis-je dire sûrement que par suite du grand intérêt que vous avez porté à ce chemin vous connaissez parfaitement toutes ses affaires financières en général, ainsi que tout ce qui s'est passé relativement à ce contrat ?—R. Oui, je suis entièrement au fait.

Q. Non pas seulement en votre qualité de secrétaire des deux compagnies, mais encore parce que vous vous intéressiez au chemin et que vous avez en quelque sorte été le trésorier et le conseiller de M. Beemer sous un grand nombre de rapports relativement à la construction de ce chemin, n'est-ce pas ?—R. Je ne sais pas.

Q. Ne vous êtes-vous pas grandement intéressé à ses affaires et n'avez-vous pas toujours été disposé à lui aider ?—R. Oui.

Q. C'est dû en grande partie à vous personnellement s'il s'est chargé de l'entreprise ?—R. Oui.

Q. Depuis sa fondation, c'est-à-dire depuis la fondation de la Compagnie de Construction, M. James Ross n'a-t-il pas également porté un très grand intérêt à l'avancement des travaux ?—R. Oui, c'était son projet favori.

Q. Sans M. Ross individuellement, en supposant même que vous auriez reçu l'aide des gouvernements fédéral et local, des municipalités, etc., sans M. Ross personnellement, dis-je, ce travail aurait-il jamais été accompli ?—R. Non, jamais.

Q. Grâce à vous, à M. Connolly et à quelques autres, il a pris part à l'affaire, et après y avoir pris part, il a contribué de toutes manières au succès du chemin ?—R. Oui.

Q. Et il s'est toujours montré disposé à assister et à aider ?—R. Toujours.

Q. Connaissez-vous personnellement de quelle manière le chemin a été construit, c'est-à-dire les arrangements financiers d'après lesquels M. Beemer a pu poursuivre les travaux ?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous personnellement ces choses ?—R. Oui.

Q. Voulez-vous dire aux commissaires comment cela s'est fait ?—R. Cela s'est fait grâce aux avances de M. Ross à M. Beemer.

Q. C'est-à-dire que M. Beemer a d'abord entrepris de construire une partie du chemin, au moins la partie que vous lui avez confiée, puis tous les paiements de subventions des gouvernements fédéral et local lui ont été transférés ?—R. Oui, nous les avons transférés à lui-même ou à son ordre.

Q. Et à mesure que le travail marchait l'on devait obtenir le certificat de l'ingénieur à cet effet?—R. Oui, M. Beemer n'a jamais touché d'argent à moins que ce certificat n'ait été obtenu.

Q. C'est-à-dire que M. Beemer a commencé son entreprise, et à mesure que le travail marchait, l'ingénieur de la compagnie faisait les évaluations mensuelles, puis la Compagnie de Construction les attestait, n'est-ce pas ?—R. Ces évaluations devaient être d'abord approuvées par le bureau.

Q. Puis on les remettait à M. Beemer, qui faisait de ces certificats ce qu'il croyait le mieux afin d'obtenir l'argent nécessaire pour poursuivre l'entreprise ?—R. Il a obtenu l'argent de M. Ross.

Q. C'est-à-dire que M. Ross avançait de l'argent à M. Beemer d'après les évaluations mensuelles ?—R. Oui.

Q. En sorte que Beemer a obtenu son argent de la Compagnie du Chemin de fer et de la Compagnie de Construction au moyen de ces certificats de l'ingénieur ?—R. Oui.

Q. Et il n'a rien touché de la Compagnie de Construction ni de la Compagnie du chemin de fer, sauf ce qu'il avait droit de recevoir d'après ces certificats ?—R. Il n'a rien obtenu avant de l'avoir gagné.

Q. Ces certificats déterminait exactement la somme de travail que Beemer avait fait ?—R. Oui, cela était déterminé chaque mois.

Q. Et à mesure que la construction marchait M. Ross, dites-vous, donnait de l'argent en échange de ces certificats?—R. Oui.

Q. Vous êtes bien certain de la chose ?—R. Je suis positif.

Q. Afin de garantir M. Ross, ou pour lui rembourser les avances faites à Beemer sur ces certificats, la Compagnie du Chemin de fer lui a transféré la subvention fédérale ?—R. Oui.

Q. Et d'autres subventions qu'il n'est pas nécessaire de mentionner en détail ?—R. Oui.

Q. Ces subventions votées primitivement pour le chemin de fer ont servi à la construction du chemin de fer en la manière que vous l'indiquez ?—R. Oui.

Q. C'est-à-dire qu'elles ont été transférées à M. Ross pour le rembourser d'avances faites à Beemer, afin de permettre à ce dernier de construire lui-même le chemin ?—R. C'est cela.

Q. Etes-vous en état de dire avec quelque certitude, d'après ce que vous connaissez personnellement de toutes ces transactions en qualité de secrétaire des deux compagnies, et comme vous êtes bien au fait des affaires de Beemer, si ces subventions accordées par le parlement fédéral ont été dépensées aux fins pour lesquelles elles étaient destinées ?—R. Chaque dollar.

Q. Est-il possible, en tant que vous êtes concerné, qu'on ait détourné quelques-unes de ces subventions de cette fin, hors votre connaissance ?—R. Nous ne l'aurions pas permis.

Q. Cela aurait-il pu se faire indépendamment de cette permission ?—R. Non, cela aurait été impossible.

Q. Etes-vous en état d'affirmer aux commissaires que vous êtes absolument certain, à votre connaissance personnelle, que les subventions ainsi votées ont servi, par les voies indiquées, à la construction du chemin ?—R. Invariablement.

Q. Le conseil des directeurs de la Compagnie de Construction a-t-il eu connaissance de toutes les affaires transigées avec Beemer, pour ce qui avait rapport à la construction du chemin, et avec Ross relativement aux avances et subventions?—R. Oui, de tout.

Q. Et parmi le conseil des directeurs l'on trouvait, dites-vous, des hommes comme entre autres l'honorable M. Garneau et l'honorable I. Thibaudeau?—R. Oui.

Q. A l'époque ou M. Beemer s'est chargé de l'entreprise le chemin était construit depuis Québec jusqu'à un point situé au delà du lac Simon, n'est-ce pas?—R. Jusqu'au lac Simon.

Q. En sorte que pratiquement, il ne dépassait pas un tiers de sa longueur totale?—R. A peu près un quart.

Q. Et jusqu'à cette époque, dites-vous, la Compagnie de Construction a dépensé $450,000?—R. A peu près ce montant.

Q. Qu'elle ne pouvait avoir l'espérance de retirer par suite de la condition dans laquelle se trouvait alors le chemin?—R. Non, à moins que le chemin ne fût achevé.

Q. Et jusqu'à ce que le chemin fût fini ces $450,000 étaient absolument perdues en tant qu'elle se trouvait concernée; c'est ce que vous dites, à raison de la connaissance pratique que vous avez de l'entreprise?—R. Ce serait difficile de dire que cette somme était entièrement perdue, mais les risques sont de ce côté.

Q. On n'avait pas de chances de recouvrer cet argent, d'après votre expérience des choses?—R. Je ne le crois pas.

Q. Ainsi la seule chance que la Compagnie de Construction avait de recouvrer les $450,000, ou quelque partie de cette somme, dépendait, à votre avis, de l'achèvement du chemin jusqu'au lac Saint-Jean?—R. Oui.

Q. Une fois terminé jusqu'au lac Saint-Jean, on aurait pu émettre des obligations, et à même le produit, recouvrer peut-être une partie de l'argent?—R. C'était ce que l'on pensait.

Q. Le chemin a été terminé jusqu'au lac Saint-Jean?—R. Oui.

Q. Et des obligations ont été émises?—R. Oui.

Q. Avez-vous vendu quelque partie des obligations?—R. Oui.

Q. Et qu'avez-vous fait du produit?—R. Tout a été appliqué au chemin.

Q. Vous n'avez pas repris les $450,000?—R. Nous n'avons gardé aucune partie de cet argent.

Q. Vous n'avez pas cherché à obtenir quelque partie de l'argent?—R. Non.

Q. C'était votre but de finir le chemin, et non pas de faire de l'argent avec cette entreprise?—R. Nous voulions par-dessus tout construire un bon chemin.

Q. Vous avez employé le produit des obligations, que vous auriez pu appliquer au paiement de ces $450,000, à augmenter la valeur de la propriété même?—R. Exactement.

Q. Croyiez-vous que dans l'intérêt de l'entreprise il était très important d'employer vos obligations de cette manière, au lieu d'essayer à recouvrer l'argent que la Compagnie de Construction y avait placé?—R. C'était l'opinion des directeurs.

Q. C'était l'opinion de ceux-là même qui avait perdu l'argent; c'est ce qu'il leur plaisait de faire?—R. Oui.

Q. Et ils l'ont fait?—R. Oui.

Q. Vous n'avez pas cru nécessaire à cette époque d'enlever l'argent à M. Beemer, ce qui aurait arrêté l'entreprise, pour recouvrer votre argent?—R. Nous n'avons pas cru qu'il aurait été sage de l'essayer.

Q. Vous n'avez pas cru que cela serait sage dans l'intérêt du chemin?—R. Exactement.

Q. Et dans l'intérêt public?—R. Exactement.

Q. Parlons maintenant de sir A. P. Caron et de ses rapports avec la Compagnie de Construction. En réalité, qui a souscrit les $25,000 d'actions que la compagnie a reçues en son nom?—R. C'est la société dont il faisait partie.

Q. Quelle était cette société?—R. Andrews, Caron et Andrews.

Q. Cette société a souscrit et payé les actions, et sir A. P. Caron devait représenter dans cette compagnie les intérêts de la société?—R. Exactement.

Q. Vous nous avez donné les dates auxquelles sir A. P. Caron a été présent aux assemblées du bureau jusqu'à 1886, et je remarque que de 1882 à 1886 il n'a assisté qu'à trois assemblées des directeurs?—R. Oui.

Q. Voulez-vous nous dire combien il doit y avoir eu d'assemblées de 1882 à 1891, en moyenne ; vous avez plusieurs assemblées par mois, n'est-ce pas?—R. Il y a probablement de trente à quarante assemblées par année.

Q. Quelle part sir A. P. Caron a-t-il prise de 1882 à 1886 aux affaires de la compagnie, en tant qu'il y était concerné?—R. Il n'y a pris aucune part.

Q. Connaissait-il pratiquement les affaires de la compagnie, ou ce qu'elle faisait?—R. Non, il ne le pouvait pas, parce qu'il n'était pas ici.

Q. A-t-il pris quelque part à l'administration de la compagnie pendant ce temps?—R. Non.

Q. Et à quoi s'est réduit sa présence à ces assemblées du conseil de direction?—R. Il y a assisté par hasard, dans la plupart des cas.

Q. Et je suppose qu'il n'est pas demeuré très longtemps aux assemblées, règle générale?—R. Lorsqu'il s'est trouvé aux assemblées il donnait la main aux directeurs, puis s'en allait.

Q. Cependant vous l'inscriviez comme présent?—R. Oui.

Q. Il recevait de forts honoraires alors, en qualité de directeur?—R. Il lui a été payé un honoraire, mais il en a renvoyé le montant. Il n'a pas voulu l'accepter.

Q. Vous avez parlé de l'aide que sir A. P. Caron vous a donnée à Ottawa ; lorsque l'on a demandé de l'aide pour le chemin de fer, sir A. P. Caron n'était-il pas le député du comté de Québec et n'a-t-il pas été le ministre fédéral de ce district, de 1882 à 1891?—R. Oui.

Q. Savez-vous si sir A. P. Caron désirait venir en aide à la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, lorsque cette dernière voulait faire faire quelque chose à Ottawa?—R. Que voulez-vous dire?

Q. Lorsque vous aviez des affaires à Ottawa, vous êtes-vous adressé à lui parce qu'il était un des membres de votre compagnie ou à raison de sa position de député de ce district?—R. Il représentait le comté que le chemin de fer traversait.

Q. Et en conséquence vous vous êtes cru autorisé à aller lui demander de faire ce qu'il pourrait pour obtenir ces subventions?—R. Oui, précisément.

Q. Pendant que l'on poursuivait la construction du chemin, n'a-t-il pas été tenu des assemblées des députés du district, etc?—R. Oui.

Q. Des assemblées de ministres, prêtres et évêques dont vous vouliez profiter de l'influence?—R. Nous avons eu toute l'influence possible.

Q. Vous n'avez jamais fait grand cas ni de la religion ni des opinions politiques des gens dont vous demandiez l'aide, n'est-ce pas?—R. Non.

Q. Vous comptiez des membres du parlement des deux partis politiques?—R. Oui, des deux côtés.

Q. En réalité, tout le monde, à Québec, sans distinction de partis, désirait la construction de ce chemin?—R. Chacun a fait ce qu'il a pu.

Q. Voulez-vous nous donner les chiffres des montants dépensés pour la construction de ce chemin ?—R. Oui, il a été placé dans ce chemin, en chiffres ronds, une somme de $4,572,000.00.

Q. Cet argent a réellement servi au chemin pour la brique, la pierre, le mortier et l'argile ?—R. Oui, c'est le montant réel d'argent dépensé pour le chemin.

Q. Pour l'achat du chemin ?—R. Oui.

Q. D'où provient cette somme d'argent ? - R. $844,000.00 de subventions fédérales, $1,507,000.00 de subventions provinciales, $450,000 de la Compagnie de Construction, $100,000 des actionnaires du chemin Gosford, et $1,000,000 des porteurs d'obligations anglais.

Q Cela représente le produit des obligations ?—R. Oui, £200,000 sterling ou $1,000,000 en chiffres ronds.

Q. Ces obligations appartenaient à la compagnie ?—R. Appartenaient à la compagnie et à Beemer. Cela comprenait $450,000 provenant de la cité de Québec et environ $220,000 que Beemer devait à Ross sur ces avances.

Q. $220,000 que Ross avait avancé de plus que le montant retiré des subventions afin d'aider à la construction du chemin ?—R. Oui.

Q. Je désire que vous produisiez les estimations mensuelles de la construction ?—R. Je les produirai, je ne m'en suis procuré qu'une seule ; on fait des recherches au bureau pour trouver les autres, et on me les apportera dans quelques minutes. Cette estimation mensuelle suffira pour vous donner une idée de la méthode de faire les affaires.

Q. Je désire faire voir les affaires mêmes. Pouvez-vous nous fournir un relevé des subventions reçues du gouvernement fédéral de 1882 à 1891 ?—R. Oui, j'ai fait hier un relevé qui est produit comme exhibit (JS 3).

Q. Pouvez-vous nous citer ou avez-vous les moyens de connaître les statuts par lesquels ces subventions ont été votées?—R. Oui, je produis un état des différents statuts fédéraux par lesquels des subventions ont été votées au chemin de fer du Lac Saint-Jean, lequel est marqué exhibit (JS 16).

Q. Relativement à la subvention de $384,000.00 votée par le 45e Vict., ch. 14, pour 120 milles du chemin de fer du Lac Saint-Jean, existe-t-il dans vos livres quelque inscription indiquant si la compagnie a, ou non, reçu ce montant ? —R. Oui, le montant a été reçu.

Q. Comment a-t-il été appliqué ?—R. Il a servi à la construction.

Q. Qui l'a reçu ?—R. M. Beemer en a reçu la plus grande partie. Il n'a cependant pas reçu un petit montant du premier paiement, c'est-à-dire un petit montant du premier versement de ces $384,000. Ce montant était pour les dix milles que la compagnie avait en partie construits et représentait en partie des droits de douanes sur rails et en partie du travail fait dont on avait déduit le coût.

Q. Pouvez-vous constater, d'après les documents que le département des chemins de fer et canaux a soumis aux commissaires, si Beemer a réellement reçu ces $384,000 et les a appliquées à la construction du chemin de fer ?—R. Je ne puis le dire avant d'avoir consulté les documents.

Q. Comment pouvez-vous le dire ?—R. Parce que je le sais.

Q. Comment pouvez-vous le savoir ?—R. Je le sais parce qu'il n'a retiré l'argent qu'après avoir fait le travail.

Q. Il ne pouvait retiré l'argent avant d'avoir fait le travail—R. Oui.

Q. Vous êtes absolument sûr de cela ?—R. J'en suis positif.

Q. De plus, vous ne dites pas cela de mémoire seulement, mais c'est ce qu'établissent les livres de la compagnie et ce que vous savez après avoir exa-

miné les livres et documents en votre possession?—R. Oui, ces livres et documents sont à la disposition des commissaires, qui pourront vérifier le fait si la chose est nécessaire.

Q. Cette réponse s'applique-t-elle aux item suivants de l'exhibit JS 16, relativement aux $80,000 votées par les 48e et 49e Vict., ch. 59, et aux $186,-295 votées par le 49e Vict., ch 10?—R. Oui, le seul item de ce montant que Beemer n'a pas reçu directement est $26,000 des $96,000 que la compagnie a retenu pour fret dû par lui, et en déduction de l'intérêt sur la somme de $450,-000 qu'il lui devait.

Q. En disant que Beemer n'a pas reçu directement cet argent, vous avez cependant porté cette somme au crédit de son compte dans vos livres?—R. Oui, exactement, c'était réellement pour du travail fait. Il a eu l'argent sous forme de fret; nous avons transporté ses matériaux et son fret.

Q. Comment et d'après quoi le gouvernement fédéral a-t-il fait ces paiements; quelle preuve le gouvernement fédéral avait-il que le travail était fait pour fournir les avances?—R. Il inspectait tous les dix milles du chemin.

Q. Quand vous dites "il" de qui parlez-vous?—R. L'ingénieur, M. Ridout.

Q. Et d'après ce rapport le gouvernement payait l'argent à la personne à laquelle la subvention pour les sections de 10 milles avait été transférée?—R. Oui.

Q. De sorte que le gouvernement fédéral n'a rien payé de ces subventions qu'après l'observation de la lettre de la loi en tant que l'inspection était concernée?—R. Non, et c'était même alors très difficile de l'obtenir.

Q. Pourquoi dites-vous cela?—R. C'était très difficile de les contenter.

Q. Vous voulez dire qu'on prenait le plus grand soin à s'assurer si le travail avait été fait et l'argent gagné?—R. Oh! oui, on profitait des moindres raisons pour retarder le paiement. Si nous négligions les choses les plus insignifiantes, paiement nous était refusé.

Q. Je remarque dans l'exhibit (JS 16) une subvention de $28,000 donnée à la compagnie par l'acte 50-51 Vict., ch. 10, pour ce que vous appelez "nombre de milles estimé en moins: neuf milles." Y a-t-il quelque chose de remarquable au sujet de cette subvention, de la manière dont elle a été donnée et de sa raison?—R. C'était pour neuf milles que le gouvernement avait estimé en moins sur la longueur du chemin.

Q. Quelle était la longueur réelle du chemin?—R. La longueur réelle du chemin était telle que nous la mentionnions.

Q. Quelle était-elle?—R. C'est cent quatre-vingt-dix milles.

Q. On nous a d'abord payé 181 milles, puis plus tard les neuf autres milles?—R. On nous a promis le paiement des autres neuf milles, mais nous ne l'avons pas encore reçu.

Q. A tout événement cet item de $28,000 était pour 9 milles, qu'on avait d'abord calculé de moins relativement à la longueur du chemin?—R. Oui.

Q. Et les $28,000 étaient destinées à couvrir cette estimation trop faible?—R. Oui.

Q. Avez-vous reçu ces $28,000?—R. Nous avons reçu l'équivalent de cinq milles.

Q. La balance n'a pas encore été payée?—R. On n'a pas encore payé les quatre autres milles.

Q. S'est-il passé quelque chose d'extraordinaire ou de particulier au sujet de cette subvention pour ces neuf milles, ou bien a-t-elle été accordée dans le cours ordinaire des choses?—R. Dans le cours ordinaire des choses.

Q. On l'a demandée dès qu'on a constaté l'erreur dans le nombre de milles couvert par la subvention primitive ?—R. Oui.

Q. Et elle a été accordée, naturellement, dans le cours ordinaire des choses ? —R. Oui.

Q. Avez-vous reçu la subvention de $38,400 accordée par le 53e Vict., ch. 2, pour la ligne de Lorette, longueur de 12 milles ?—R. Oui, tout, sauf à peu près $400 encore impayées.

Q. Et quant au pont de Saint-Charles ?—R. Nous avons reçu ces $30,000.

Q. Combien le pont a-t-il coûté ?—R. La valeur du pont, d'après l'estimation, était de $200,000.

Q. La compagnie appuyée par sir A. P. Caron a-t-elle, à votre connaissance, demandé quelqu'une de ces subventions au moyen de quelque paiement ou marché fait en vue de corrompre ou par quelque promesse de paiement ? — R. Pas du tout.

Q. A-t-il jamais été suggéré quelque chose de cette sorte ?—R. Non, jamais.

Q. Vos demandes de subventions ont-elles été généralement approuvées et supportées par la population de ce district et celle du comté de Chicoutimi ? —R. Oui.

Q. Vos demandes ont-elles été faites en la manière régulière, par correspondance avec le département ?—R. Oui, invariablement.

Q. Il n'a rien été fait pour obtenir ces subventions que ce qu'indique la correspondance officielle ?—R. Sauf les sollicitations personnelles.

Q. Cette sollicitation personnelle s'est-elle faite en grande partie au moyen de pétitions ?—R. Oui.

Q. Des délégations d'hommes publics du district sont allées voir le ministre des chemins de fer à Ottawa pour cela ?—R. Oui.

Q. Il n'y a eu rien fait à part cela ?—R. Non.

Q. Que vous sachiez, de connaissance personnelle ?—R. Oui.

Q. Bien que votre compagnie, si je comprends bien, fut en fonds, vous n'avez pas eu cependant beaucoup d'argent à jeter pour les élections, je le suppose, M. Scott ?—R. Non.

Q. Je veux maitenant savoir, M. Scott, ce qu'on a fait de l'argent depuis le moment où il est sorti du trésor fédéral jusqu'à ce qu'il ait été appliqué au chemin, et je désire que vous donniez les documents nécessaires pour nous faire connaître la chose, savoir : les estimations mensuelles, les transferts et tous autres ? —R. Je vous donnerai toutes les estimations mensuelles que je pourrai trouver.

Q. Les avez-vous sur vous ?—R. Je les aurai dans quelques minutes, je les ai envoyées quérir, et elles sont toutes en la même forme que celle produite.

Q. Vous avez dit qu'il avait été vendu pour £200,000 d'obligations ; qui a vendu ces obligations ?—R. Ces obligations ont été vendues par Cotts et Fils, de Londres.

Q. A qui a été remis le produit de la vente ?—R. Le produit de la vente a été déposé en fédéicommis.

Q. A quel profit ?—Q. Au profit des porteurs d'obligations. C'est-à-dire pour l'achèvement et le matériel d'exploitation du chemin.

Q. Vous avez dit ce matin que le produit de la vente, le montant obtenu de la vente, a été appliqué à l'achèvement du chemin. Quels travaux a-t-on fait au moyen de cet argent ?—R. Voici une liste, le rapport annuel de la compagnie, lequel indique la dépense de ce fonds placé en fédéicommis et que l'on trouvera à la page 6 du rapport de l'assemblée annuelle des actionnaires, tenue le 12 mai 1892.

Exhibit JS 17.

Q. Les paiements faits par l'Etat aux personnes mentionnées dans l'exhibit JS 3 ont tous été faits, je suppose, à la suite des estimations de l'ingénieur de l'Etat?—R. Oui, d'après le rapport d'inspection de l'ingénieur de l'Etat.

Q. Il a également fourni à l'Etat les estimations mensuelles du travail accompli?—R. Non.

Q. L'ingénieur de l'Etat n'a simplement fait qu'inspecter le chemin et constater si oui ou non le travail avait été fait, conformément aux conditions du contrat?—R. Oui; il pouvait naturellement examiner tous les documents qu'il désirait, afin de s'assurer par lui-même de ce que nous avions fait.

Q. Il a fait, dites-vous, ses rapports après une soigneuse et sévère inspection?—R. Je dis que dans cet état des sommes reçues du gouvernement fédéral plusieurs paiements paraissant avoir été faits à Ross et Cie, et ces paiements ont été faits à Ross et Cie pour rembourser cette société d'avances faites à Beemer afin de lui permettre d'accomplir le travail, c'est-à-dire pour des avances à la suite des estimations mensuelles.

Q. C'est-à-dire que Ross n'a fait des avances à Beemer qu'après que ce dernier lui eût remis les estimations mensuelles de l'ingénieur de la compagnie, attestées par les directeurs de la Compagnie de Construction?—R. Oui, et attestées par eux en cette qualité.

Q. Je vois ici que le deuxième item dans l'état des subventions, exhibit (JS 16) dit: "nombre de milles de moins, 25 milles, $80,000.00"?—R. J'ai expliqué cela dans mon témoignage, hier. Le premier crédit de la subvention accordé fixait à 120; le nombre de milles depuis Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean. C'était une erreur de la part du département des chemins de fer d'Ottawa; car le nombre a été plus tard estimé à 145, et la correction a été faite à la session suivante.

Q. C'était donc une simple erreur de copiste?—R. Oui; sir Charles Tupper était alors le ministre des chemins de fer. Nous lui avons fait remarquer la chose et il l'a fait corriger à la session suivante.

Q. Avez-vous promptement découvert l'erreur après la sanction du premier acte?—R. Oui.

Q. L'acte 46 Vict. a-t-il été passé dans le but de corriger cette erreur? —R. Oui.

Q. Qu'est-ce qui en est de cette subvention additionnelle de $96,000 pour les 32 milles à partir de la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique; comment en est-on arrivé à obtenir cette subvention additionelle?—R. Cette partie du chemin avait été construite, mais il restait encore quelque chose à faire, de même qu'à l'équiper en partie, et nous avons pour cela demandé une subvention au gouvernement, qui l'a accordée.

Q. Cette subvention additionnelle couvrait-elle la même partie du chemin que les subventions accordées par le 45e Vict.?—R. Oh! non, il n'avait jamais été question de cette partie du chemin auparavant.

Q. Ainsi c'était une subvention accordée pour une partie de la ligne que le gouvernement fédéral n'avait jamais subventionnée auparavant?—R. Exactement.

Q. Comment avez-vous obtenu cette subvention, vous rappelez-vous d'avoir fait quelque chose pour cela?—R. Rien de particulier, sauf que nous l'avons très souvent demandée.

Q. N'avez-vous fait rien de mieux que cela?—R. De quelle manière?

Q. N'avez-vous eu personne pour examiner le chemin et voir par elle-même—comme des fonctionnaires ou des ministres fédéraux?—Oui, sir John Macdonald a parcouru cette partie du chemin.

Q, Et qui encore?—R. Sir Charles Tupper.

Q. Quelle position occupait-il alors?—R. Il était le ministre des chemins de fer.

Q. En sorte qu'à cette époque vous avez fait venir le premier ministre et le ministre des chemins de fer, et ils sont allés sur le chemin pour se convaincre par eux-mêmes de la nécessité de cette subvention?—R. Oui.

Q. Et c'est après cela que la subvention a été accordée?—R. Oui.

Q. Avez-vous donné quelque chose à l'un ou l'autre d'eux?—R. Nous leur avons donné un goûter.

Q. Et c'est là tous les moyens de corruption que vous avez employé?—R. Oui.

Q. Je désire bien comprendre; cette partie du chemin n'avait jamais reçu une piastre auparavant, et ces $3,200 par mille ne lui ont été accordées par le gouvernement fédéral qu'après la visite du ministre des chemins de fer d'alors et du premier ministre?—R. Oui.

Q Voulez-vous expliquer dans quelles circonstances vous avez reçu la somme de $186,295.00 votée par le 49e Vict., ch. 10; vous l'appelez un montant additionnel de $1,961.00 par mille?—R. Cela représente une pièce d'ouvrage extrêmement difficile, et nous avons démontré au gouvernement qu'il nous serait impossible de la construire à moins d'avoir une subvention additionnelle. Le gouvernement avait donné, je crois, précédemment, ou a donné à la même session, une subvention additionnelle à un autre chemin dans une autre partie du pays située à l'ouest, et nous lui avons représenté qu'il devrait nous traiter de la même manière, ce qu'il a fait.

Q. Et vous avez obtenu la subvention additionnelle de cette manière?—R. Nous avons obtenu précisément la même subvention additionnelle que deux ou trois autres—$1,961.00 par mille.

Q. Vous avez démontré au gouvernement la justice de votre déclamation, lui représentant que dans un autre cas identique il avait fait la même chose?—R. Oui.

Q. En réalité, M. Scott, pouvez-vous dire si, oui ou non, ce chemin rencontre des obstacles exceptionnels, au point de vue de l'art, après avoir dépassé Saint-Raymond?—R. Oh! oui, le chemin traverse une formidable chaîne de montagnes. Il traverse les Laurentides, et c'est une pièce d'ouvrage très importante.

Q. Pouvez-vous dire de mémoire quel est le niveau au point de partage des terres, comparativement à la cité de Québec, où commence votre chemin de fer?—R. Nous dépassons un sommet de 1,500 pieds au-dessus de la marée à Québec.

Q. Quelle est la différence du niveau, de l'endroit où commence le chemin à sa gare terminale?—R. 300 pieds seulement.

Q. En sorte que vous devez monter à 1,500 pieds pour redescendre de 1,200?—R. Nous nous élevons à 1,500 pieds, puis nous descendons de 1,200 pieds pour arriver au lac Saint-Jean.

Q. Et c'est une entreprise exceptionnelle?—R. Le chemin traverse la chaîne de montagnes des Laurentides, et c'est le plus difficile morceau d'ouvrage de chemin de fer à l'est des montagnes Rocheuses.

Q. Et c'est à raison de toutes ces difficultés de construction que vous avez obtenu, après les avoir représentées au gouvernement, cette subvention additionnelle?—R. Oui.

Q. Que signifie cet item de $384,000.00 pour 12 milles de la ligne de Lorette, 53e Vict., ch. 2?—R. Ce montant devrait servir à la nouvelle voie

pénétrant dans la cité de Québec ; le chemin qui avait été primitivement construit avait de très fortes rampes, et c'était un grand obstacle au trafic. Il y avait des rampes de 132 pieds au mille, et nous devions nous servir de quatre milles du chemin de fer Canadien du Pacifique en dehors de la cité de Québec. La Compagnie du Pacifique nous demandait de très forts prix pour ces quatre milles et pour la gare terminale. La nouvelle voie nous donnait une entrée indépendante dans la cité et réduisait la rampe maximum à 68 pieds par mille au lieu de 132, en sorte que nous désirions fortement la construire, ce qui était grandement dans l'intérêt public.

Q. Et cette partie du chemin a été construite et est maintenant exploitée? —R. Oui.

Q. Et ça été un morceau d'ouvrage très dispendieux à construire. Il a coûté, n'est-ce pas, beaucoup plus que $384,000.00 ?—R. Il a été dépensé un demi-million pour cela et le pont de Saint-Charles.

Q. Relativement à la ligne de Chicoutimi les subventions, s'élevant à $160,000.00, mentionnées dans l'exhibit JS 16, ont été obtenues indépendamment de votre compagnie ?—R. Pas tout le montant, mais le premier item.

Q. Et le deuxième item ?—R. Nous avons obtenu le deuxième item, je crois, en représentant au gouvernement que les 30 milles ne couvriraient pas naturellement le nombre de milles, lequel était réellement de 60 ; la compagnie devait d'abord construire depuis Metabetchouan, en descendant, jusqu'à Chicoutimi.

Je produis le rapport du département des chemins de fer et canaux, pour l'exercice du premier juillet 1890 au 30 juin 1891, lequel contient à la page 52 et à la page suivante un état des différentes subventions accordées, et la raison pour laquelle elles ont été accordées.

Produit comme exhibit JS 18.

Q. L'embranchement de Chicoutimi est maintenant en voie de construction ?—R. Oui.

Q. Avez-vous obtenu quelqu'une des subventions ; les avez-vous reçues ? —R. Oui, à peu près cinq milles.

Q. Vous êtes-vous procuré les estimations mensuelles, M. Scott ?—R. Oui.

Q. Avez-vous les estimations soumises aux directeurs pour le travail fait antérieurement au contrat de Beemer ?—R. Je ne les ai pas ici.

Q. Voulez-vous les envoyer chercher ?—R. Oui, je m'efforcerai de vous les procurer.

Q. Avez-vous la dernière estimation mensuelle du travail fait par Beemer ? R. Oui.

Q. Quelle en est la date ?—R. 1er septembre 1892.

Q. Voulez-vous produire la première estimation que votre ingénieur a préparée au sujet du travail exécuté par M. Beemer sur la ligne du chemin de fer du Lac Saint-Jean, de juillet 1884 au 1er janvier 1892, d'après le contrat avec la Compagnie de Construction ?—R. L'embranchement de Chicoutimi dépendait d'un contrat distinct. La dernière liste de la ligne principale va jusqu'au 1er janvier 1892.

Q. Quel est le numéro de cette estimation ?—R. N° 41.

Q. Le montant de quatre millions et quelques cent mille dollars, dont vous avez parlé, est de l'argent dépensé pour la ligne principale, et non pas pour l'embranchement de Chicoutimi ?—R. Il en a été dépensé un peu pour l'embranchement de Chicoutimi.

Q. Quelle somme a été dépensée pour la ligne principale ?—R. Presque tout le montant.

Q. Pouvez-vous nous dire exactement ce qui a été dépensé pour la ligne principale ?—R. Cela prendrait un peu de temps pour faire les calculs, parce que nous avons construit, il y a trois ans, cinq milles de l'embranchement de Chicoutimi.

Q. Combien cette construction a-t-elle coûté par mille ?—R. Environ $20,000—nous pouvons dire qu'il a été dépensé $4,500,000 pour la ligne principale.

Q. A tout événement, vos estimations mensuelles prouvent que l'argent a été dépensé—ce sont d'après ces estimations que l'argent a été payé ?—R. Et pas d'une autre manière.

Q. Vous ne voulez pas, dites-vous, vous dessaisir des originaux des estimations mensuelles ?—R. Non, j'aimerais mieux les garder, j'en ai besoin, et je ne voudrais pas les voir mettre dans les casiers à Ottawa.

Q. Vous objectez-vous à donner les estimations au sténographe, afin qu'il en puisse prendre des copies ?—R. Non.

Q. Quelles sont les estimations que vous produisez ?—Ce sont les estimations mensuelles du travail fait par Beemer, du 1er janvier 1884 à ce jour.

Par M. Fitzpatrick, C.R. :

Q. Vous avez dit, hier, je crois, M. Scott, dans le cours de votre premier interrogatoire, que Beemer devait payer $450,000 à la Compagnie de Construction ?—R. Oui.

Q. Comment doivent se payer ces $450,000 ?—R. A même le produit des obligations.

Q. Pourquoi cette somme n'a-t-elle pas été payée ?—R. Parce qu'il n'a pas été vendu assez d'obligations pour donner à M. Beemer les fonds nécessaires à cet effet.

Q. En d'autres mots, il n'a pas été mis en position de payer ce montant ? —R. Non.

Q. Votre compagnie a-t-elle jamais pris des mesures pour l'obliger à payer ce montant ?—R. Un protêt lui a été servi lorsqu'est venu le temps auquel il aurait dû le payer.

Q. Avez-vous la copie de ce protêt ?—R. Oui.

Q. C'est un document notarié, je suppose ?—R. Oui.

Produit comme exhibit JS 19 de l'interrogatoire contradictoire.

Q. Avez-vous pris d'autres mesures pour l'obliger à payer ce montant ?—R. Je ne crois pas que nous aurions pu prendre d'autres mesures.

Q. Pourquoi ?—R. Parce qu'il n'aurait pas été sage de le faire, et de mettre l'entreprise en danger.

Q. N'auriez-vous pas pu le poursuivre ?—R. Cela aurait probablement arrêté la construction.

Q. Comment cela aurait-il mis l'entreprise en danger ?—Si nous avions créé des embarras financiers à M. Beemer, en prenant ces mesures, la construction aurait pu être arrêtée.

Q. Croyez-vous que M. Beemer se serait trouvé dans des embarras financiers si votre compagnie lui avait intenté un procès pour les $450,000 ?—R. Oui, bien certainement, cela aurait eu cet effet.

Q. Quel effet cela aurait-il eu sur la construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean, à part de compromettre la position de M. Beemer ?—R. Cela aurait pu avoir de très graves effets.

Q. De quelle manière ?—R. Cela aurait pu faire cesser la construction.

Q. Savez-vous si cela aurait fait cesser la construction ?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous d'autres personnes qui se seraient chargées de l'entreprise et l'auraient exécutée comme M. Beemer l'a fait ?—R. Non, je n'en connais pas.

Q. La compagnie n'a pas encore complètement balancé ses comptes avec M. Beemer, n'est-ce pas ?—R. Non.

Q. Et il existe un certain nombre de réclamations non réglés pour travaux supplémentaires ?—R. Pas que je sache.

Q. En tout cas les comptes n'ont pas été définitivement réglés ?— R. Non, et naturellement nous comptons sur les obligations non vendues, pour recouvrer ces $450,000.

Interrogé de nouveau par M. Archibald, le représentant de la couronne.

Q. Vous avez dit, M. Scott, dans votre interrogatoire contradictoire, que vous connaissiez tous les arrangements financiers entre MM. Ross et Cie et H. J. Beemer relativement aux avances. Comment avez-vous été mis au fait de ces arrangements ?—R. Parce que M. Ross m'a toujours consulté sur ces questions.

Q. Simplement par les choses que M. Ross vous a dites ?—R. Je parle plus particulièrement des travaux.

Q. Je veux dire les arrangements financiers entre MM. Beemer et Ross? —R. Exactement. M. Ross ne voulait pas payer à moins d'avoir vu le certificat, et il m'a très souvent consulté lorsque ces certificats nous parvenaient.

Q. Connaissez-vous les détails des arrangements conclus par eux ; pouvez-vous nous dire quel escompte M. Ross demandait à M. Beemer ?—R. Je sais qu'il lui demandait une commission et de l'intérêt.

Q. Avez-vous quelque contrat par écrit pour indiquer quel était l'arrangement entre Beemer et Ross ?— R. Non, il n'y a pas de raisons pour que j'aie quelque contrat de cette sorte.

Q. Tout ce que vous savez, c'est parce que Ross vous a parfois consulté à ce sujet ?—R. Oui, très souvent.

Q. Vous dites que les $80,000 de la subvention accordées à cette partie du chemin entre la jonction de la Rive-Nord et Saint-Raymond l'ont été parce que ce travail n'a pas été fini. En est-il ainsi ; voulez-vous une subvention pour le finir ?—R. Il n'en est pas entièrement ainsi.

Q. Pourquoi a-t-elle été accordée ?—R. C'était une des raisons.

Q. Avez-vous examiné le contrat entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, relativement à cette subvention de $80,000.00, exhibit (LJ 83). En réalité, ce contrat n'implique-t-il pas que le travail avait été complètement terminé à la satisfaction du gouvernement, avant sa signature ?—R. Le contrat porte que la compagnie a déjà construit une ligne de chemin de fer depuis la jonction du chemin de fer du Lac Saint-Jean et le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond.

Q. Et il dit que cette ligne a été complétée à la satisfaction du gouvernement ?—R. Une des conditions comprenait que la compagnie prolongeât son chemin jusqu'à un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, et le gouvernement devait se déclarer satisfait de l'exécution entière de cette condition.

Q. En réalité cette subvention n'a-t-elle pas été accordée à titre de subvention additionnelle pour les premiers 50 milles au nord de Saint-Raymond ? —R. Non, je ne le crois pas.

Q. Vos lettres au gouvernement n'en parlent-elles pas comme d'une subvention additionnelle ?—R. Je ne le crois pas, je ne me souviens pas de cela.

Q. Etes-vous en état de dire que ces estimations mensuelles dont vous parlez s'élèvent à la somme de $4,500,000, montant qui, suivant votre estima-

tion, a été obtenu de toutes sources pour la construction du chemin ?—R. Je le crois, à un bien faible montant près.

Q. Vous ne savez pas si elles s'élèvent ou non à la somme exacte dépensée ? —R. Je ne puis le dire exactement ; il peut y avoir des frais pour commission et intérêt, et différentes choses qui ne sont pas mentionnées dans les estimations mensuelles.

Par M. Pentland, C.R. :

Q. Avez-vous une idée du montant que cela fera ?—R. Je ne puis vous le dire.

Par M. Archibald, C.R. :

Q. Deux ou trois cent mille piastres, croyez-vous ?—R. Je ne crois pas que ce soit autant.

Q. Cela devait s'élever à un chiffre assez fort pour faire une ou deux élections, je suppose ?—R. Je ne sais pas.

Q. En produisant ce matin, M. Scott, les transferts des subventions, vous avez dit que ces transferts sont faits par le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean à MM. Ross et Cie ?—R. Oui.

Q. Et vous vous êtes engagés dans votre contrat avec Beemer de lui transférer les subventions ; veuillez dire comment il se fait que vous les avez transférées à MM. Ross et Cie ?—R. Nous l'avons toujours fait à la demande de M. Beemer, ce dernier participait à la transaction.

Q. Et il accepte le transfert ?—R. Oui.

L'interrogatoire du témoin est ajourné et le déposant ne dit rien de plus pour le présent.

Québec, 29 septembre 1892.

James G. Scott, de la cité de Québec, secrétaire-trésorier du chemin de fer du Lac Saint-Jean.

Reprise de l'interrogatoire de ce témoin, ce 29e jour de septembre.

En réponse à M. Archibald, C.R. :

Je produis présentement, comme exhibit JS 20, un état donnant le détail de la somme réellement dépensée pour les constructions et le matériel d'exploitation du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, du montant reçu et dépensé pour le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, un sommaire des estimations mensuelles depuis l'achèvement du chemin jusqu'à Saint-Raymond, ainsi que l'exhibit JS 21, l'estimation mensuelle d'octobre 1887 pour servir d'exemple de la manière dont la compagnie a fait tous les paiements chaque mois à Beemer. Je produis également un état des estimations mensuelles du travail fait par McCarron et Cameron, entrepreneurs, à partir du 1er mai 1882, et par H. J. Beemer à partir du 1er août 1884. Suit un état donnant le numéro de chaque estimation, le nom de l'ingénieur qui a attesté l'estimation mensuelle, la section du chemin de fer sur laquelle le travail a été fait, et le montant de chaque estimation.

Q. M. Scott, l'exhibit JS 31, qui est censé un résumé des estimations mensuelles, contient-il en entier les estimations mensuelles du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ?—R. De tout ce qui a été fait au nord de Saint-Raymond.

Q. Il comprend également cette partie du chemin de Lorette à Québec?—R. Oui.

Q. Et le pont Saint-Charles?—R. Oui.

Q. Comprend-il quelque chose de la ligne d'embranchement allant à Chicoutimi?—R. Oui.

Q. Quel est le montant total des estimations mensuelles d'après cet exhibit?—R. Le montant total est de $3,417,077, les rails non compris.

Q. Ainsi les rails ne sont pas compris dans les estimations mensuelles?—R. Les rails et attaches se trouvent sous un chef distinct.

Q. Dites-vous que l'estimation mensuelle ne comprend pas du tout les rails?—R. Il y en a un petit item qui a été déduit du sommaire que j'ai fait.

Q. Quel est le montant de l'item?—R. $17,000.

Q. Et quel est le montant que vous mentionnez ici pour rails?—R. Le total est de $431,508, et si l'on enlève de ce montant $17,000 il reste environ $414,446.

Q. Et vous dites que ces $414,000 ne sont pas mentionnées dans l'estimation mensuelle?—R. Non.

Q. Ces rails, je suppose, ont été employés sur le chemin?—R. Oui.

Q Tous?—R. Oui.

Q. Si l'on ajoute cette somme de $414,000 à celle de $3,400,000 et quelques mille, combien cela fera-t-il?—R. $3,831,000, en chiffres ronds.

Q. Vous avez mentionné, l'autre jour, que la dépense totale s'était élevée à $4,547,000?—R. Oui.

Q. Comment expliquez-vous la balance de $3,831,000 à $4,547,000?—R. La Compagnie de Construction avait auparavant déjà dépensé $450,000.

Q. Puis, vous avez porté le montant dépensé par la Compagnie de Construction à cette somme de $4,500,000?—R. Non. J'ai porté ce montant au compte de la dépense pour le chemin.

Q. En sorte que vous devez y ajouter cette somme de $450,000?—R. Oui, et également $100,000 que la Compagnie de Gosford a dépensées.

Q. Combien cela fera-t-il en tout?—R. Cela fera $4,831,523.

Q. Il y a encore une babance non expliquée; comment avez-vous dépensé le reste?—Le reste se compose en partie de l'intérêt, au montant de $148,000, que la Compagnie de Construction a dû payer depuis à la banque de Québec, pour des avances faites par la banque à la Compagnie de Construction, et qui sont comprises dans le montant de $450,000 qu'elle a dépensé, ainsi que de l'intérêt demandé à Beemer, par Ross et Cie.

Q. Quelle somme était-ce?—R. Je ne puis le dire. J'ai préparé un état indiquant d'abord ce qui a été dépensé, et de l'autre côté j'ai inscrit le montant dû à Ross et Cie, lequel s'élève à près de $220,000, et l'intérêt, je crois, expliquera parfaitement la différence entre les deux états.

Q. Avez-vous compris dans votre calcul de $4,5[illegible]3,000 le montant dû à Ross et Cie; l'ajoutez-vous?—R. Oui, parce qu'il a été dépensé pour le chemin.

Q. Alors, quelle est la balance pour cet intérêt et la commission payée par Beemer à Ross et Cie dont vous ne connaissez pas le montant; quelle balance reste-t-il entre les deux états de recettes et des dépenses?—R. Pas une très forte somme. Elle ne paraît être que d'à peu près $18,000.

Q. D'après ce que vous connaissez, croyez-vous que Ross et Cie aient demandé à Beemer $18,000 pour commission et intérêt?—R. Je croyais que l'intérêt devait s'élever davantage.

Q. D'après vous Beemer doit avoir dépensé de son propre argent pour le chemin?—R. Très probablement.

Q. Est-ce ce qui apparaît d'après vos livres ?—R. Précisément. Ces états sont aussi exacts qu'il est possible de les préparer.

Q. Qui tenait vos livres ?—R. Ils ont été tenus par deux teneurs de livres. Le premier était un M. Lennan, et le teneur de livres actuel est un M. Piddington.

Q. Un teneur de livres capable et expérimenté ?—R. Oh ! très capable et expérimenté. Je puis vous renvoyer à M. Plimsoll, quant à la manière dont les livres sont tenus. Il m'approuvera en cela.

Q. Veuillez examiner l'estimation mensuelle modèle, exhibit (SJ 21), et me dire si toutes les estimations mensuelles sont basées sur le même plan et préparées de la même manière ?—R. Elles sont toutes faites en la même forme.

Q. Veuillez donc décrire de quelle manière l'estimation mensuelle est préparée ?—R. Cette estimation indique en détail le travail fait dans les différentes divisions.

Q. Les estimations sont-elles l'œuvre de plus d'un ingénieur ?—R. Oui, les quantités sont calculées par l'ingénieur local après un soigneux examen du travail fait, et il le transmet à l'ingénieur en chef. Ce dernier et ses aides, à Québec, complètent les détails de cet état et les évaluent en argent. L'état se divise en chaque section de la ligne et chaque description d'ouvrage. L'ingénieur en chef le remet alors à l'ingénieur consultant, M. Light, qui remplit cette fonction, aux termes du contrat. M. Light, après avoir certifié l'estimation, la renvoie au bureau des directeurs. Je lis l'estimation au bureau de direction, qui discute chaque item, et la renvoie à l'ingénieur, s'il y a quelque chose de défectueux. Si au contraire tout est correct le bureau de direction l'approuve, et m'enjoint de l'attester. C'est la règle suivie chaque mois.

Q. Et les estimations mensuelles ne comprennent pas seulement les relevés de l'ingénieur en chef, mais ceux de tous ses subordonnés qui y ont participé ? —R. Tous ses subordonnés lui sont responsables et doivent lui donner les détails de l'ouvrage examiné par eux sur le chemin.

Q. Qui avait charge et contrôle de ces ingénieurs à l'époque, M. Beemer ou la Compagnie de Construction ?—R. Ils recevaient leur rémunération de Beemer, mais ils étaient responsables à l'ingénieur en chef et à l'ingénieur consultant.

Q. Et c'étaient des employés de la Compagnie de Construction ?—R. Oui.

Q. Ils n'étaient pas alors sous les ordres de Beemer ?—R. Oh ! non. Ils devaient faire ce que leur enjoignaient l'ingénieur consultant et l'ingénieur en chef.

Q. Et toutes les autres estimations sont préparées en la même forme que celle maintenant produite comme exhibit (JS 21) ?—R. Elles sont toutes en la même forme.

Et le déposant ne dit rien de plus.

Et je, Thomas P. Owens, l'un des rapporteurs officiels de la Chambre des communes, sténographe assermenté en cette cause, certifie que ce qui précède est une transcription fidèle de mes notes sténographiques du témoignage du témoin mentionné plus haut.

QUÉBEC, 29 septembre 1892.

M. HORACE JANSON BEEMER, de la cité de Montréal, entrepreneur, est duement assermenté et dépose comme suit :—

Interrogé par M. Archibald, C.R., avocat de la couronne :

Q. Vous avez prêté serment M. Beemer ?—R. Oui.

Q. Vous êtes, je crois, un entrepreneur de chemin de fer ?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez beaucoup d'expérience dans ce genre d'affaires, n'est-ce pas ?—R. Oui, il y a longtemps que je m'occupe de ces choses.

Q. Vous avez été, je crois, l'entrepreneur du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ?—R. De la plus grande partie de ce chemin, oui.

Q. Que voulez-vous dire par la plus grande partie ?—R. Je veux dire depuis Lorette, en gagnant le nord, jusqu'à Roberval.

Q. N'est-ce pas depuis Saint-Raymond ?—R. Je devrais dire depuis Saint-Raymond. Je vous demande pardon.

Q. En gagnant le nord jusqu'à Roberval ?—R. Oui.

Q. Puis de Lorette presque dans les limites de Québec ?—R. Oui, il y avait une partie de l'ancien chemin de construite, et nous avons abandonné la partie du chemin se raccordant au chemin de fer Canadien du Pacifique et construit une ligne divergente jusque dans la cité de Québec.

Q. Quand avez-vous entrepris de construire ce chemin, M. Beemer ?—R. En juillet 1883.

Q. Le contrat a été fait avec la Compagnie de Commerce de bois de Québec et du Lac Saint-Jean ?—R. Oui, monsieur.

Q. Aviez-vous soigneusement examiné le travail avant de passer ce contrat ?—R. Non, monsieur.

Q. Vous ne l'avez pas fait ?—R. Non.

Q. Sur quoi vous basiez-vous en faisant cette entreprise ?—R. Il y a longtemps que cela a eu lieu, je désirais vivement construire le chemin, et j'avais la plus grande confiance dans le bureau de direction. Je croyais fermement que le pays désirait la construction du chemin, et je croyais être l'homme pour mettre le projet à exécution, en sorte que je m'en suis chargé.

Q. Mais vous êtes-vous renseigné des ressources sur lesquelles vous pouviez compter pour le construire ?—R. Oui.

Q. N'avez-vous pris aucun renseignement relativement au coût de la construction ?—R. Oui, j'ai examiné ce qu'elle coûterait, mais il ne s'agit pas de cela du tout.

Q. Certainement que vous n'avez pas fait cette entreprise absolument à l'aveugle, et que vous ne saviez pas ce que vous alliez construire ; quels étaient vos moyens de vous renseigner sur la nature du travail ?—R. J'avais simplement les rapports des ingénieurs qui avaient parcouru la ligne.

Q. Quel ingénieur ?—R. M. Cadman et d'autres ingénieurs avaient fait une exploration préliminaire.

Q. Avec M. Light ?—R. M. Light, en qualité d'ingénieur consultant, avait le contrôle de la construction, je crois, et M. Scott possédait des chiffres pour 40 milles à peu près, et je puis dire également des quantités approximatives pour le reste de la ligne. La ligne n'était pas tracée, c'était une simple ligne préliminaire.

Q. Avez-vous fait à cette époque, M. Beemer, quelques estimations par écrit du coût de la construction de ce chemin ?—R. Non, monsieur.

Q. Vous ne l'avez pas fait?—R. Non, je me chargeai de la construction par mille, prenant toutes les subventions en numéraire, toutes les terres et toutes les obligations, en un mot tout à part les actions.

Q. Tout à part les actions devait être votre propriété absolue?—R. Oui, monsieur.

Q. Combien avait-il été accordé de subventions pour la construction du chemin à cette époque?—R. Je ne puis vous répondre exactement, je crois. La cité de Québec avait accordé une subvention de $450,000, je pense, et le gouvernement fédéral une subvention de $3,200 00 par mille, si je me rappelle bien, pour 145 milles à partir de Saint-Raymond ; puis de là il y a eu une subvention qui n'était pas encore accordée dans le temps. La subvention en terres de la province était de 5,000 acres par mille pour 170 milles—je parle de mémoire.

Q. La province a-t-elle également accordé une subvention en numéraire? —R. Cinq mille piastres comptant et 5,000 acres de terre par mille.

Q. Vous saviez à cette époque que la subvention en terres pouvait se convertir en numéraire à un certain taux?—R. Non, je ne savais rien de la sorte.

Q. En tous cas cette subvention a été par la suite convertie en numéraire? —R. Dans la suite.

Q. A quel taux par acre?—R. Au taux de 70 centins par acre, dont 35 centins payables comptant.

Q. Combien cela devait-il faire ; veuillez être assez bon d'en donner le compte; puis quel était le taux des obligations par mille?—R. $20,000 par mille.

Q. Voudriez-vous être assez bon de donner le total?—R. D'après ce que je me rappelle, 145 milles à $3,200, la subvention du gouvernement fédéral, soit $464,000. 170 milles à $5,000 par mille la, subvention du gouvernement local, soit $850,000. 170 milles à 5,000 acres par mille—850,000 acres échangées contre 70 centins, soit $595,000, ou à 35 centins l'acre, $297,500, cela fait en tout une somme de $2,061,000 obtenue des subventions fédérale et locale. Je n'ai eu, je crois, que $350,000 de la subvention de la cité de Québec, et si je soustrais ces $100,000, il reste $1,961,000.

Q. C'était tout le numéraire en perspective lorsque vous avez obtenu l'entreprise, à part des obligations?—R. C'est à peu près cela, je crois.

Q. Puis il y avait les obligations?—R. Oui.

Q. Au sujet des obligations il y avait la condition qu'une proportion de 40 pour 100 devait rester à titre de dépôt pour garantir l'intérêt, n'est-ce pas?—R. Je crois qu'il y avait une disposition à cet effet dans le contrat. J'ai compris par cette clause que je devais garantir les obligations du chemin.

Q. Et déposer entre les mains de fidéicommissaires 40 pour 100 des obligations pour cette fin?—R. Non, la clause ne dit pas cela.

Q. Que comporte-t-elle?—La compagnie n'a retenu que $12,000 d'obligations jusqu'à ce que les obligations fussent garanties. J'ai reçu $8,000 d'obligations par mille à mesure que les travaux avançaient.

Q. Ainsi vous aviez pour les fins de construction $8,000 par mille d'obligations?—R. Oui.

Q. Voulez-vous additionner et voir comment cela fera?—R. $23,700 par mille en tout.

Q. Pour combien de milles d'obligations aviez-vous?—R. Le contrat comprenait d'abord de construire 175 milles, mais il a été ensuite de 190.

Q. Mais il a été réellement émis des obligations pour 190 milles?—R. Oui.

Q. Et dont $8, 000 par mille étaient disponibles pour les fins de construction ?—R. Oui, à mesure que les travaux avançaient. Si je rendais mes obligations au commencement de la construction, javais le montant entier et le produit pour l'appliquer à cette construction, d'après les estimations de l'ingénieur. Je n'ai pas obtenu d'argent autrement que par les estimations de l'ingénieur.

Q. Mais il y avait la disposition d'après laquelle une partie des obligations devait être déposée entre les mains de fidéicommissaires, pour garantir l'intérêt des obligations ?—R. Je ne rappelle pas d'aucune clause de ce genre. Il y avait une disposition pour la vente des obligations.

Q. Et cette disposition est contenue dans le contrat ?—R. Oui, puis il y a une disposition pour l'avancement de l'ouvrage. Je n'ai pas lu le contrat en entier et je ne suis pas en état de le discuter beaucoup, sauf ce qui s'est présenté dans la pratique. Le contrat n'a pas été suivi, en vérité, tout s'est passé d'une manière différente à celle mentionnée dans le contrat.

Q. Vous avez dit que vous aviez certains fonds, d'après ce contrat, à l'époque. Croyez-vous que les ressources qui vous ont été transférées dans le but de construire ce chemin suffisaient pour accomplir le travail ?—R. Je le croyais dans le temps.

Q. C'est-à-dire que vous croyiez être en état de terminer tout l'ouvrage pour $1,961,000.00 et le produit des obligations ?—R. D'après le contrat, oui ; je considérais que je pouvais le faire et je l'ai fait.

Q. Vous avez dit que toutes les subventions et obligations du chemin étaient votre propriété ?—R. D'après le contrat elles m'appartenaient, quand je les avais gagnées. Il y a une disposition portant que les obligations et subventions doivent être gagnées, et elles m'ont été payées par le moyen des estimations mensuelles.

Q. Mais elles devaient vous appartenir, quel que fût le montant en sus du coût de la construction ?—R. Cela n'importait ; cela était simplement compris dans le coût de la construction et mes profits en ma qualité d'entrepreneur.

Q. Les actions ordinaires du chemin de fer, où était-ce ?—R. Je n'avais rien à faire avec les actions ordinaires, d'après le contrat.

Q. Voulez-vous examiner le contrat (exhibit JS 2), liste A, et dire pourquoi la liste A a été annexée au contrat ?—R. Cela se fait toujours dans les contrats. En effet, il se présente des items et des travaux que le taux mentionné dans la liste ne couvre pas, et cela est mis pour couvrir ce cas, en sorte que l'entrepreneur ne peut demander des prix exorbitants pour faire le travail.

Q. C'est ce que l'ingénieur considère comme juste prix pour tout travail supplémentaire qui peut être fait. Les justes prix pour tout travail supplémentaire, non compris dans le contrat, sont couverts par la liste des prix ?—R. Oui.

Q. Avez-vous dit que cela y avait été mis pour permettre à l'ingénieur de faire l'estimation de ce qui devait vous être payé pour travaux supplémentaires ?—R. Ce qui peut être payé pour travaux supplémentaires ou tout ce qui n'est pas couvert par cette liste de prix.

Q. N'avez-vous pas entrepris de faire la construction entière, et n'avez-vous pas consenti spécialement à ne faire aucune demande pour travaux supplémentaires, en considération du fait que la compagnie vous transférait tout son actif et toutes les sources de revenu qu'elle possédait ?—R. C'est là une clause très vague dans le contrat.

Q. Vous admettez cependant qu'elle s'y trouve ?—R. Je ne sais pas si elle y est.

Q. Je voudrais une meilleure explication de la raison pour laquelle vous diminuez les prix, lorsque vous prenez le travail en bloc?—R. Si vous lisez le contrat vous verrez qu'il y est pourvu. Je ne puis dire exactement à quel endroit. Cela s'y trouve, pour permettre de faire les paiements.

Q. Afin de permettre à l'ingénieur d'estimer quel paiement vous est dû ? —R. Oui, les estimations mensuelles. La note doit se payer chaque mois, et cela est pour permettre à l'ingénieur de faire l'estimation du montant d'argent payable chaque mois.

Q. Je désire savoir de vous si les prix mentionnés dans la liste sont les prix justes et raisonnables, pour la classe d'ouvrage à laquelle ils ont trait ?—R. Oui, quelques-uns de ces prix sont justes et d'autres sont bas, mais il n'y en a aucun de fort.

Q. Annexé à votre contrat, d'après ce que je remarque, se trouve l'exhibit (J S 2), l'estimation approximative de la quantité de travail à faire ; voulez-vous le regarder et dire si oui ou non vous pensiez à cette époque que cette estimation était exacte, du moins approximativement ?—R. Je croyais qu'elle était approximativement exacte ; c'est-à-dire autant que c'était possible de le savoir à cette époque.

Q. Quel est le montant mentionné pour le coût approximatif de la construction entière ?—R. Je crois qu'il s'élève ici à $2,940,000.

Q. Et à cette époque vous supposiez naturellement que ce chiffre était approximativement exact ?—R. Oui, autant qu'il était possible de le savoir alors.

Q. Et à part de la vente des obligations vous n'aviez qu'à peu près $1,900,000 pour construire le chemin ?—R. Je puis peut-être vous dire quelque chose qui vous ouvrira les yeux, au sujet du fait que le coût d'une entreprise dépasse de beaucoup le prix mentionné au contrat ; par exemple vous avez à faire beaucoup de tranchées sur ce qui paraît être de la terre à la surface, mais qui se trouve être du roc, et il en coûte cinq ou six fois plus que si c'était de la terre—il peut arriver que ce soit du roc ou encore du béton, et alors le coût du travail est encore plus élevé que pour le roc—ou la fondation que l'on peut estimer être une fondation ordinaire, est au contraire d'une construction très difficile et peu commune, et tous ces accidents peuvent se présenter et augmenter le coût de l'entreprise. Nous avons des risques à courir.

Q. Et l'on peut aussi, je suppose, prendre pour du roc ce qui n'est après tout que du gravier ?—R. Cela arrive très rarement, car le roc se voit ; quand il affleure à la surface, il n'y a pas de terre au-dessus.

Q. En sorte que votre expérience dans les entreprises de chemins de fer devrait vous porter à croire que le coût de la construction du chemin serait fortement augmenté ?—R. Je puis vous citer un autre cas en tous points identique, celui des 14 milles sur la ligne de Peterboro' et Omema ; le contrat était pour la somme de $180,000, qui s'est presque doublée d'après la liste des prix.

Q. On peut donc supposer que vous vous attendiez à l'époque où vous avez passé le contrat, que la somme de $2,940,000 serait considérablement dépassée ?—R. Je le pensais ; je croyais que les taux dont il est question ici étaient aussi exacts qu'on pouvait le savoir.

Q. Comment vouliez-vous construire ce chemin, qui devait coûter plus de $2,960,000 ; comment pouviez-vous le construire au moyen de $1,961,000? —R. Au moyen de $2,961,000.

Q. D'où attendiez-vous les $2,961,000 en numéraire ?—R. Nous nous attendions de vendre les obligations, et d'en réaliser cette somme d'argent.

Q. Ne saviez-vous pas que vous ne pouviez pas vendre les obligations d'un chemin de fer avant de l'avoir complété ?—R. Je le sais maintenant, M. Archibald ; mais je ne le savais pas il y a dix ans. J'ai beaucoup appris au cours de ces dix années.

Q. Il me semble que je vois dans ce contrat une clause qui pourrait peut-être expliquer quelque chose ; j'y vois une clause qui a trait à l'obtention de nouvelles subventions. En réalité, M. Beemer, ne comptiez-vous pas lors de la signature du contrat qu'il serait nécessaire d'obtenir de nouvelles subventions ? —R. Je crois que c'était nécessaire ; les subventions ont été données sous une forme irrégulière, c'est-à-dire au-dessus d'un certain nombre de milles du chemin, et je n'avais pas raison de croire qu'on ne les étendrait pas au nombre de milles additionnel, et à mesure que la construction a marché nous avons constaté qu'il était très nécessaire de demander d'autres subventions.

Q. Lorsque vous avez signé le contrat, ne croyiez-vous pas que vous aviez besoin d'obtenir d'autres subventions ?—R. Il y a dans le contrat une clause qui oblige la compagnie à faire tout ce qu'elle pourra pour obtenir des subventions, tout ce qu'elle pourra faire de raisonnable pour cela. Je considérais que le projet du chemin du Lac Saint-Jean était dans l'intérêt du pays en général. Le Canada est un pays qui s'étend sur la longueur, mais peu sur la largeur, et ce chemin de fer était nécessaire, à mon avis, pour pénétrer dans l'intérieur. Je croyais que les personnes à la tête des affaires possédaient ce qu'il fallait afin de le continuer, j'avais foi dans le bureau de direction, foi dans le pays, et c'est ce qui m'a décidé à faire cette entreprise. J'ai pu avoir un peu plus d'espérance que de prudence, mais j'avais l'ambition de construire ce chemin, je devais le continuer, et je puis avoir eu plus d'espérance que de prudence, je le répète. Si j'avais été un peu plus prudent, peut-être que je ne me serais pas chargé de l'entreprise.

Q. Puisque vous aviez foi dans le pays, foi en ceux qui le gouvernaient, vous deviez, je suppose, avoir la confiance d'obtenir d'autres subventions ?—R. Le chemin valait bien cela. La construction de ce chemin donnait certainement le droit d'obtenir de nouvelles subventions du pays. Elle donnait le droit aux subventions déjà accordées, et à toutes les subventions reçues, et je dis aujourd'hui que le pays ouvert par ce chemin peut être colonisé par des centaines de mille personnes, et qu'il contient de bonnes terres. J'ai placé un montant considérable d'argent dans ce pays, et je dis que les besoins de cette partie exigeaient que ces subventions fussent accordées au chemin. D'autres chemins de bien moindre importance ont reçu des subventions beaucoup plus considérables, et admettant le principe de subventionner les chemins de fer, celui du Lac Saint-Jean méritait de l'être, à mon avis ; je ne crois pas qu'il ait été subventionné comme il l'aurait dû l'être, parce qu'il suit la chaîne de montagnes des Laurentides, et que sa construction était très difficile.

Q. Je n'en doute pas, mais ce que je veux savoir c'est si, oui ou non, vous comptiez alors recevoir d'autres subventions ?—R. Il y a dix ans je comptais sur d'autres subventions.

Q. Dites-moi donc quelles étaient vos raisons pour cela ?—R. Parce qu'il y avait à construire, d'après les termes du contrat, un certain nombre de milles de chemin qui n'étaient pas du tout subventionnés.

Q. Mais ne vous attendiez-vous pas à obtenir des subventions additionnelles pour les milles déjà subventionnés ?—R. Dans un cas, oui, pour 95 milles, et c'est le seul cas dont je me rappelle.

Par M. Fitzpatrick, avocat de sir A. P. Caron :

Q. Ne vous y attendiez-vous pas?—R. Je ne puis dire que je m'attendais à obtenir ces subventions, mais les difficultés étaient tellement plus grandes que ne l'indiquait l'exploration préliminaire qu'il n'existait aucun moyen de terminer le chemin. Notre crédit n'était pas assez considérable.

Q. Vous avez discuté, au moment de passer votre contrat, pièce produite (JS 2), la question d'obtenir des subventions additionnelles?—R. Oui, pour ce nombre additionnel de milles. Vous verrez, je crois, par le contrat que j'étais tenu de prolonger la voie jusqu'à l'eau profonde, et tenu aussi de la faire entrer dans la ville de Québec, et je suppose que cette clause qui s'y trouve résultait d'une convention relative à ces différents points, et une clause générale y fut introduite de cette manière pour couvrir cela. Je suppose que telle en est la raison.

Q. Vous dites que vous avez discuté cela ; eh bien, avec qui l'avez-vous discuté?—R. J'ai discuté cela avec M. Scott et les membres du bureau de direction à une assemblée—le contrat, je puis dire, a été discuté à une assemblée des actionnaires, je suppose, comme des directeurs.

Q. Pouvez-vous mentionner quelques noms?—R. Je puis mentionner William Withall, qui était alors le président, l'honorable J. G. Ross, l'honorable M. I. Thibaudeau, et l'honorable M. P. Garneau.

Q. L'avez-vous discuté avec tous les directeurs?—R. Bien, un grand nombre d'entre eux étaient présents, c'était un bureau nombreux; je ne puis me rappeler exactement ce qui est arrivé il y a dix ans, ou avec combien d'eux je l'ai discuté.

Q. Je n'ai pas besoin de savoir tout ce qui s'est passé aux assemblées du bureau?—R Bien, ils ont discuté ce contrat clause par clause.

Q. Mais le contrat, je présume, avait été préparé avant ça, et était le résultat d'une discussion antérieure?—R. Sans aucun doute.

Q. N'aviez-vous pas, avant la passation de ce contrat, dit au bureau qu'il serait pratiquement impossible de construire ce chemin sans subvention additionnelle, ou ne l'aviez-vous pas dit à quelques-uns des membres du bureau?—R. Je ne crois pas l'avoir dit, parce que nous calculions beaucoup alors sur la vente des obligations, et nous avons trouvé, à cause des changements survenus à l'horizon financier, que nous ne pouvions pas les vendre. Après nous être mis à l'œuvre, nous dûmes faire un plan différent d'opérations, et nous travaillâmes le mieux qu'il nous fut possible, avec les moyens à notre disposition. Voilà comment nous avons construit le chemin du Lac Saint-Jean. Nous avons poursuivi les travaux en économisant et en retranchant. Je ne voudrais pas construire un autre chemin comme celui-là.

Q. Je présume que vous connaissez bien sir A. P. Caron?—R. Je le connais très bien.

Q. Vous saviez qu'il était un des directeurs de la compagnie avec laquelle vous contractiez?—R. Je pense que je le savais.

Q. Avez-vous discuté l'affaire avec lui?—R. Jamais.

Q. Vous ne l'avez jamais discutée avec lui?—R. Je n'ai jamais discuté en aucune façon avec lui la question du contrat, ou les conditions de l'entreprise. Je puis avoir parlé avec lui, d'une manière générale, du contrat, mais je ne l'ai jamais entretenu d'aucune question touchant les détails du contrat.

Q. Jamais d'aucune question de subventions?—R. Jamais, excepté quand nous avons été à Ottawa demander des subventions; nous sommes toujours allés à sir A. P. Caron, comme étant le représentant du district de Québec, et

à sir Hector Langevin. Généralement, nous allions trouvé sir Hector Langevin, et ensuite sir A. P. Caron, parce que nous ne négligions pas sir Hector Langevin.

Q. Mais toutes vos discussions avec ces messieurs portaient sur les ressources offertes par cette région pour la subsistance de millions d'habitants? —R. Oui, et sur les avantages qu'elle procurerait à la province en général et à la ville de Québec.

Q. Et vous dites qu'il n'y a jamais eu entre vous de question sur la nécessité d'agir, autre que la question générale qu'il était nécessaire d'avoir plus de subventions, entre vous et sir A. P. Caron?—R. Non, monsieur. Par exemple il fut question des subventions au chemin, pour un certain parcours dans la ville, lesquelles n'avaient jamais été accordées par le gouvernement fédéral, ce fut un point de discussion, puis il s'agit des subventions que nous avions pour la distance allant du soixantième au quatre-vingtième mille le long de la rivière Batiscan. Nous voyions alors que les frais étaient énormes, et qu'il était impossible d'avancer sans obtenir quelque chose; de fait, nous étions arrêtés, et c'est ce qui faisait l'objet du débat. La discussion était de subventionner entre certains points. Après, des subventions additionnelles ont été données pour la première courte distance en avançant le long du lac au delà du 175e mille. Je ne puis me rappeler dans le moment quelles étaient ces subventions.

Q. Vers quel temps a eu lieu cette discussion dont vous parlez?—R. Bien, je ne puis vous le dire de mémoire, mais je crois que la question au sujet de la subvention pour les 95 milles a été discutée vers 1886, ou 1885, ou à peu près dans ce temps-là.

Q. C'est en 1886 que la subvention a été allouée, n'est-ce pas?—R. Je ne puis vous dire la date, mais je dis que ça été vers cette époque-là.

Q. Voulez-vous expliquer aussi exactement que possible quelle était la nature de la discussion entre vous et sir A. P. Caron sur cette subvention de 1886?—R. Je ne le puis pas, je n'ai jamais eu de conversation privée avec lui.

Q. Avez-vous dit avoir discuté cette affaire avec lui?—R. Je l'ai discutée, mais avec d'autres aussi.

Q. Mais avec lui?—R. Non avec lui personnellement. Je puis lui avoir parlé incidemment du contrat du chemin de fer du Lac Saint-Jean, mais non avec sir A. P. Caron seul, parce que nous avons toujours été en députations auprès de sir A. P. Caron. Je puis lui avoir parlé en le rencontrant de quelque chose qu'il croyait pouvoir se faire, mais nous ne sommes jamais entrés dans les détails ni dans le sujet, au delà de ce qui est d'en parler incidemment, à moins qn'une députation n'allât à Ottawa, et dans ce cas nous étions trois ou quatre ensemble.

Q. Vous rappelez-vous les circonstances se rattachant à la députation qui s'est rendue auprès du gouvernement, par rapport à cette subvention de $1,961 par mille, pour 95 milles?—R. Non, je ne me les rappelle pas. Je sais qu'il y a eu une telle députation.

Q. Vous rappelez-vous avoir été voir sir A. P. Caron à Ottawa?—R. Je crois que nous y avons été, mais je ne me rappelle pas les incidents de cette entrevue. Je sais que nous avons été voir sir Hector Langevin, et je sais que nous avons été voir M. Chapleau, et, si ma mémoire ne me trompe pas, sir Hector Langevin et sir A. P. Caron et M. Chapleau, et d'autres membres étaient avec la députation, quand nous nous sommes rendus auprès de sir John Macdonald. Ils ont présenté la députation à sir John Macdonald.

Q. Vous dites que la députation, quand elle est allée à Ottawa, s'est d'abord rendue auprès de sir A. P. Caron ou de sir Hector Langevin?—R. Oui;

nous nous sommes rendus auprès de différents ministres ; elle devait se rendre auprès de différents ministres, naturellement.

Q. Pourquoi ne vous êtes-vous pas rendus directement auprès du ministre des chemins de fer ?—R. Bien, nous nous sommes toujours rendus auprès de lui.

Q. Mais non en premier lieu ?—R. Ces messieurs étaient représentants du district de Québec, et on les voyait généralement en premier lieu, puis ils nous accompagnaient chez le ministre des chemins de fer.

Q. Maintenant, vous rappelez-vous, quand des députations sont allées à Ottawa, quand elles ont été voir sir A. P. Caron, si vous lui avez expliqué la nature de votre demande et les raisons à l'appui ?—R. Bien, cela se fait généralement, mais je ne m'en rappelle pas les détails.

Q. Eh bien, sir A. P. Caron est-il allé avec vous voir le ministre des chemins de fer ?—R. Je ne suis pas positif là-dessus.

Q. Avez-vous quelque doute là-dessus ?—R. Je ne puis dire s'il y est allé ou non.

Q. A-t-il appuyé votre demande ?—R. Oh ! oui, il était en faveur de cette demande. Je l'ai toujours trouvé en faveur de tout ce qui tendait à l'avantage de Québec, et à la prospérité de cette province.

Q. Maintenant, voici la clause de votre contrat qui parle de cette aide additionnelle : " La compagnie s'engage en outre à employer toute la diligence et les efforts possibles pour obtenir des souscriptions ou subventions additionnelles du gouvernement et des municipalités pour le bénéfice de l'entrepreneur, et à faire toutes et chaque chose de cette nature d'une manière aussi énergique que si la compagnie construisait le chemin, et plus particulièrement à tâcher d'obtenir les suivantes," puis, sont énumérées diverses subventions. Or, qui devait être chargé des dépenses de toutes ces démarches à faire pour cet objet ?—R. On ne m'a jamais rien demandé de plus que mes dépenses personnelles, c'est-à-dire ce que je devais dépenser.

Q. Vous attendiez-vous que la compagnie se chargerait des frais de toutes les demandes à faire pour obtenir ces subventions additionnelles ?—R. Bien, la plupart de ces subventions avaient été demandées antérieurement à la passation de ce contrat, et c'était simplement suivre les anciens errements ; la lecture que vous venez de faire de cette clause me rafraîchit la mémoire sur ce sujet ; des demandes avaient été faites antérieurement, et la compagnie s'attendait à ces subventions ; et, comme de raison, j'avais aussi à faire quelque chose pour cet objet, de sorte que je pensai qu'il était nécessaire qu'elle fît tous les efforts possibles ; c'était la conséquence de cette clause et des différentes discussions relativement à ces différents points du contrat ; vous savez qu'il y a dix ans de cela et ma mémoire n'est plus si fidèle ; je ne me suis pas tourmenté de ce contrat, j'avais mon entreprise à faire, et je ne m'embarrassais point du contrat, à moins qu'il ne surgît quelque question, et alors je l'examinais. Ce contrat est terriblement long à lire, et je ne m'en suis jamais tourmenté, car j'avais plus qu'assez à faire de construire le chemin.

Q. Vous vous attendiez, sans doute, que cette compagnie aurait une certaine somme d'influence pour vous aider à obtenir davantage ?—R. Je m'y attendais, comme je vous l'ai dit au commencement ; j'avais grande confiance dans la compagnie et dans les directeurs, comme étant les représentants du district de Québec, et des hommes qui ne négligeraient rien pour construire ce chemin. Ce n'était par jeu, ou par amusement, qu'ils s'étaient embarqués dans cette affaire, ils s'y étaient mis pour construire le chemin pour l'avantage du

pays, et j'avais peut-être plus de foi en eux que j'aurais dû peut-être en avoir peut-être ai-je été un peu enthousiaste.

Q. Vous saviez alors que sir A. P. Caron était membre du bureau de direction?—R. Je n'ai pas regardé cela comme ayant la moindre importance.

Q. Dites-vous que vous ne pensiez pas qu'il aurait plus d'influence qu'aucun autre?—R. Je n'ai pas dit cela, mais je fondais mes espérances principalement sur le bureau. Je savais qu'il ferait tout ce qu'il pourrait.

Q. Que ce fût pour l'avantage du pays ou non?—R. Pour l'avantage du pays et pour le chemin aussi. Je l'ai toujours vu agir de la sorte, laissant de côté ses affaires personnelles pour contribuer au bien du pays en général.

Q. Avez-vous eu quelque conversation privée sur cette affaire, avec sir A. P. Caron, c'est-à-dire, au sujet des subventions?—R. Je ne me rappelle pas en avoir jamais eu; c'est-à-dire ce qu'on pourrait appeler une conversation privée.

Q. Je veux dire quelque conversation entre vous et sir A. P. Caron, qu'elle fût privée ou non?—R. Je puis avoir vu sir A. P. Caron quand il était seul, je ne puis rien affirmer là-dessus. Je ne me rappelle pas toutes ces entrevues.

Q. Vous rappelez-vous être jamais allé auprès de sir A. P. Caron solliciter son influence pour obtenir des subventions quand vous n'étiez accompagné d'aucun autre?—R. Ce ne peut avoir été qu'à propos de quelque résultat général décidé par le bureau et M. Scott, en agissant simplement de concert avec les directeurs et le bureau de la compagnie—jamais pour mon propre compte.

Q. Jamais pour votre propre compte?—R. Non, pas en ce qui regarde le chemin de fer du Lac Saint-Jean.

Q. Jamais pour amener, autant que vous sachiez comment, la concession de nouvelles subventions?—R. Sauf celles qui étaient appuyées par la compagnie, et celles qui ont été d'abord inaugurées par M. Scott.

Q. Celles qui étaient jugées nécessaires par la compagnie?—R. Oui.

Q. Et par vous-même comme étant l'entrepreneur?—R. Oui, et qui avaient été préalablement discutées par la compagnie. M. Scott était toujours en avance pour ses demandes, c'est un très bon secrétaire.

Q. Je vois qu'il a été fait un bon nombre de pétitions?—R. Oui, M. Scott les a toutes faites, je n'ai jamais fait de pétitions.

Q. Ne lui avez-vous pas fourni des matériaux pour servir de bases à ces pétitions?—R. Non, il n'avait besoin de personne pour faire cela.

Q. M. Scott a-t-il jamais été sur le chemin?—R. Oh! oui; je ne sache pas qu'il y ait été plus que moi; la première fois que j'ai été jusqu'au bout, c'était sur une locomotive.

Q. Tout à l'heure, je vous ai demandé, M. Beemer, si vous aviez jamais vu personnellement sir A. P. Caron au sujet de ces affaires, et des subventions, et ainsi de suite. Avez-vous jamais demandé à quelqu'un de voir sir A. P. Caron, et de lui faire de votre part des représentations relativement à ces subventions?—R. Je ne me le rappelle pas, je puis l'avoir fait, mais bien que je ne me le rappelle pas, il se peut que j'aie demandé à quelque autre ministre de toucher un mot de ces subventions au ministre des chemins de fer; mais je ne crois pas leur avoir jamais demandé de voir sir A. P. Caron, parce que je savais que sir A. P. Caron ferait tout en son pouvoir de ce qui était raisonnable pour avoir l'aide demandée par la compagnie pour le chemin. J'estimais qu'il en agirait toujours ainsi, parce qu'il a toujours fait les plus grands efforts en ce sens; il a toujours été prêt à travailler pour l'intérêt du pays.

Q. Ce que je veux dire est ceci : avez-vous jamais chargé des amis communs du ministre, peut-être quelque membre du bureau de direction de la Compagnie de Construction, de voir sir A. P. Caron ?—R. Je ne le crois pas.

Q. Je désire que vous répondiez d'une manière un peu plus positive à cette question ?—R. Bien, je vous ai donné la meilleure réponse que je puisse faire ; vous ne voulez pas que je vous dise quelque chose dont je ne suis pas sûr.

Q. N'avez-vous jamais fait valoir aucune raison autre que les besoins du chemin et les demandes légitimes du district, pour la concession de subventions au chemin ?—R. Non, monsieur ; certainement non.

Q. Par exemple, n'avez-vous jamais suggéré, en aucune façon, que ce pourrait être dans l'intérêt d'un parti politique en la province de Québec ?—R. Non, monsieur ; je ne suis pas un politicien.

Q. Vous n'êtes pas un politicien ?—R. Non, monsieur, je ne suis pas un sujet de Sa Majesté, je suis un résidant, faisant affaires ici, sur des principes de commerce, et comme tel, je m'occupe de mes affaires sans m'ingérer dans la politique. Je laisse mes hommes voter comme il leur plaît, et je ne leur ai jamais fait de questions là-dessus.

Q. Alors, M. Beemer, je conclus que tout ce que vous pourriez faire qui aurait virtuellement une apparence politique, serait inspiré par des considérations financières ?—R. Je n'en sais rien.

Q. Bien, si vous n'avez pas de politique, je suppose qu'il vous faut avoir quelque autre intérêt ?—R. Dans tout ce que j'ai fait pour la construction de ce chemin de fer, naturellement, les chiffres ont tenu une grande place—les finances m'ont été une source d'ennui dans bien des cas.

Q. Mais la question que je vous ai faite est celle-ci : s'il y a quelque chose qui paraisse être fait, pour des motifs politiques, il serait fait en réalité pour des raisons financières, c'est là ce que vous voulez dire ?—R. Je ne comprends pas ça.

Q. Tout argent que vous mettriez dans des affaires politiques, vous considéreriez cela comme un placement ?—R. Je ne sais, je ne me suis jamais arrêté à réfléchir beaucoup sur ces choses-là.

Q. Vous dites que vous n'êtes pas un politicien, et que vous n'avez d'intérêt ni d'un côté ni de l'autre ?—R. Oui, mais je ne comprends pas exactement votre question ; si vous arriviez directement au fait, je pourrais dire ce qui en est.

Q. Vous avez dit que vous n'êtes pas politicien, ni sujet britannique, et que vous n'avez pas d'intérêt dans la politique ?—R. Vous parliez alors de suggestions à sir A. P. Caron, et cela était en réponse à une question précédente que vous m'aviez faite.

Q. Dois-je alors comprendre que vous dites que vous êtes un politicien ? —R. Non, monsieur.

Q. Que vous êtes intéressé dans la politique ?—R. Non, monsieur ; je ne le suis pas.

Q. Alors vous êtes intéressé dans vos finances ?—R. Dans mes propres affaires, voilà tout. Je suis entrepreneur, je construis des chemins de fer et ainsi de suite, et je m'efforce d'exécuter mes entreprises avec droiture et honnêteté ; je paie mes hommes, et je ne laisse pas aller d'hommes criant par tout le pays qu'ils ne sont pas payés, si je puis l'empêcher.

Q. Alors, vous n'avez pas d'amitié personnelle pour l'un ou l'autre parti politique, est-ce le cas ?—R. Bien, je puis avoir mes préférences personnelles pour des individus—est-ce là ce que vous voulez savoir ?

Q. Supposons, M. Beemer, pour un moment; supposons que vous ayez souscrit à un fonds politique, pour assurer l'élection de députés de l'un ou l'autre parti, considéreriez-vous avoir fait cela, non parce que vous vouliez que ces députés fussent élus, mais parce que vous vouliez faire de l'argent ; quel serait le motif de cette souscription ?—R. Voulez-vous entendre par là le principe d'après lequel je souscrirais, si je souscrivais?

Q. Précisément.—R. Bien, je vais vous le dire. Je fais aujourd'hui des entreprises qui se montent à des millons dans la province de Québec, et croyez-vous qu'un changement de gouvernement soit avantageux dans ces conditions?

Q. Peut-être que non.—R. C'est tout ce que j'avais à dire ; que feriez-vous dans ce cas?

Q. Bien, M. Beemer, si vous souscriviez à un fonds politique, vous souscriviez toujours du côté du gouvernement, est-ce cela?—R. Je pourrais faire une réserve, je ne sais, s'il y avait quelqu'un que j'admirerais particulièrement.

Q. Bien, M. Beemer, vous avez dit que vous vous attendiez, lors de la passation de votre contrat, à recevoir, sur les subventions ainsi votées, $1,961,-000, et par la suite vous avez reçu ces subventions, n'est-ce pas?—R. Je suppose qu'ils les ont reçues ; je n'ai jamais reçu de subventions directement, j'ai toujours reçu le produit de mes estimations ; vous voyez que ces subventions étaient données sur une supposition dans le contrat. Puis un mode différent d'opérations fut adopté définitivement ; d'abord on avait décidé que je prendrais le chemin, et que je l'exploiterais, mais cela ne s'est jamais fait ; ça a été changé, et le résultat fut que, ne pouvant vendre les obligations, nous dûmes adopter une autre manière d'agir, et avoir de l'argent de notre mieux ; à cet effet il fallait financer, ce que je fis au moyen de MM. Ross et Cie, en lui transférant les subventions. M. Ross me faisait des avances sur mes estimations mensuelles et courait sa chance d'avoir les subventions.

Q. Bien, vous avez mentionné ces montants comme subventions ?—R. Il en est rendu compte dans l'état.

Q. Après cela, il y a eu certaines autres subventions d'accordées, n'est-ce pas ?—R. Oui.

Q. Quelles étaient ces autres subventions?—R. Je ne me rappelle pas.

Q. Il y a eu, je crois, $1,961 par mille, pour 95 milles?—R. Oui

Q. Et il y a eu $30,000 pour le pont de la rivière Saint-Charles?—R. Oui.

Q. Et il y a eu $3,200 pour 12 milles, de Lorette à Québec?—R. Oui.

Q. Et il y a eu $96,000 pour 32 milles, à partir du raccordement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Saint-Raymond?—R. Oui.

Q. Il y a eu une subvention de $3,200 par mille pour 9 milles de parcours additionnel?—R. Oui.

Q. Je crois qu'il y a eu $2,200 par mille pour 30 milles de l'embranchement de Chicoutimi?—R. Cela n'est pas compris dans ce contrat.

Q. A part l'embranchement de Chicoutimi, ça se monte à $379,495 ; eh bien, de fait, qu'avez-vous fait de ces subventions?—R. Elles ont été transférées à l'honorable M. James G. Ross, comme je vous l'ai déjà dit.

Q. Faisant affaires sous le nom de Ross et Cie, ?—R. Oui, Ross et Cie.

Q. Je crois qu'il y a eu un paiement, n'est-ce pas, à vous, peut-être est-ce le premier paiement de la subvention fédérale?—R. Il a pu passer par la compagnie, je n'ai jamais retiré de subventions du gouvernement fédéral.

Q. Ce paiement est passé par la compagnie?—R. Oui, je crois que le premier paiement est passé par la compagnie.

Q. Savez-vous quel en était le montant?—R. Ce n'était pas grand'chose, il y avait une partie du parcours compris dans le contrat, entre Saint-Raymond et le Lac Simon, dix milles, qui était partiellement construite, je l'ai achevée, et cela se rattache à une de ces subventions, je crois, et si ma mémoire ne ne fait pas défaut, M. Scott ou la compagnie toucha cela, et m'en paya une partie.

Q. Est-ce là le contrat avec McCarron et Cameron?—R. Oui, monsieur, c'est-à-dire au commencement, en 1883.

Q. Après avoir passé contrat avec la Compagnie de Construction, vous vous êtes chargé de voir à ce que McCarron et Cameron achevassent leurs travaux?—R. Oui, autant que le contrat s'en chargeait.

Q. Vous êtes-vous réellement chargé de leurs travaux en les laissant partir?—R. Oui, il m'a fallu en faire une certaine proportion à partir de l'endroit où ils avaient arrêté l'ouvrage, j'ai dû le finir.

Q. Ils n'ont rien fait après que vous eûtes passé contrat avec la Compagnie de Construction?—R. Oui, ils ont travaillé pendant quelque temps.

Q. Travaillé pour vous?—R. Non, pour la compagnie aux termes de leur contrat, ils ont construit cette partie jusqu'à un certain point.

Q. Les avez-vous payés?—R. La compagnie les a payés.

Q. Vous vous étiez chargé de les payer par votre contrat?—R. Oh! bien, l'argent a passé par les mains de la compagnie.

Q. Quelques-unes des subventions vous ont été retenues pour payer McCarron et Cameron?—R. Il y avait certaines subventions que la compagnie employait, et dont je devais lui rendre compte pour cet objet.

Q. Je veux savoir quelles subventions vous avez eues réellement de cet état?—R. M. Scott vous a donné cela, il a tous les chiffres à sa disposition, je ne les ai jamais examinés.

Q. Toutes les subventions ont-elles été transférées à Ross; subventions fédérale, provinciale et de la ville de Québec?—R. Bien, je ne puis le dire en ce qui regarde la ville de Québec, je crois que ces obligations m'ont été remises, et que je les ai négociées; M. Ross peut avoir eu quelque chose à faire dans cette affaire, il peut avoir eu quelques-unes de ces obligations. Je n'en suis pas sûr, mais jai dû négocier ces obligations.

Q. Bien, vous avez toujours eu de Ross une certaine aide financière en conséquence de ces transferts?—R. Oui.

Q. Dans le compte entre vous et Ross, avez-vous fait quelque distinction entre les montants que M. Ross vous a avancés sur subventions fédérales ou subventions provinciales, ou sur toutes autres garanties accessoires qu'il tenait, ou n'avez-vous tenu qu'un compte?—R. Je crois qu'il m'a fait des avances sur différents comptes.

Q. Je veux savoir comment ces avances sont inscrites sur vos livres, c'est-à-dire sur votre compte avec Ross et Cie?—R. Je crois qu'il y a un compte entre Ross et Cie et moi. Je ne donne pas beaucoup d'attention à mes livres.

Q. Je demande s'il y a un compte ou s'il y en a deux ou trois ou quatre par rapport à ceci?—R. Je ne puis dire combien il y en a.

Q. Ne savez-vous pas ce que contiennent vos livres?—R. Je ne sais pas grand chose de cela. J'ai à voir à quelque autre chose en outre de mes livres; la chose qui m'intéresse est la balance de mon avoir en banque, et d'où vient l'argent pour payer mes hommes.

Q. Je suppose que votre teneur de livres sait cela?—R. Je le suppose.

Q. Quel est le nom de votre teneur de livres?—R. Ernest Wurtele.

Q. Avez-vous quelque raison de croire que vos livres contiennent un compte séparé pour les montants avancés sur les subventions fédérales et pour ceux

avancés sur les subventions de la province de Québec?—R. Je n'ai pas de raison de le croire, je suppose que les subventions de la province de Québec, en tant qu'elles regardent M. Ross, doivent être accusées différemment dans son compte.

Q. Voulez-vous dire comment se faisaient les avances de M. Ross, quelle était l'opération par laquelle vous en obteniez de l'argent?—R. L'opération est celle-ci: des estimations mensuelles étaient dressées par l'ingénieur en chef des travaux, et attestées par l'ingénieur consultant. Cela m'était remis chaque mois, et je les présentais au bureau, qui donnait son approbation à ces estimations, certifiait quelles étaient exactes, et que j'avais droit à ce paiement. J'allais ensuite chez M. Ross, qui m'avançait l'argent.

Q. Mais je veux savoir comment il avançait l'argent?—R. Il me l'avançait soit en me donnant son billet, que je portais à la banque, où je l'escomptais, ou bien, quelquefois il l'escomptait lui-même, et me donnait le produit de l'escompte s'il se trouvait un peu en fonds.

Q. Etes-vous bien sûr de cela, M. Beemer?—R. J'en suis bien sûr, il n'y avait pas d'autre opération. Je suis très familier avec cette partie de la tenue des livres.

Q. Quand vous dites que M. Ross vous donnait son billet, entendez-vous dire qu'il faisait son billet payable à votre ordre?—R. J'entends dire que M. Ross faisait le billet payable à M. H. J. Beemer ou à son ordre.

Q. N'est-ce pas plutôt que M. Beemer faisait son billet payable à M. Ross? —R. Ce n'est pas ce que je me rappelle.

Q. Je suppose que votre compte montrera cela?—R. Je le suppose. D'après ce que je me rappelle, c'est M. Ross et Cie qui signaient les billets à mon ordre.

Q. Ensuite vous portiez les billets à la banque, vous les endossiez, et vous aviez l'argent de la banque?—R. Oui.

Q. A quelle banque alliez-vous?—A la Banque de Québec, principalement.

Q. Et ensuite vous payiez le billet quand il devenait dû, je suppose?—R. Le billet était payé quand il recevait les subventions, les subventions étaient transférées, et il les recevait et en créditait mon compte.

Q. Il créditait votre compte des subventions?—R. Oui.

Q. Et payait-il le billet à la banque ou si vous le payiez?—R. M. Ross le payait.

Q. A même les subventions?—R. Je ne sais à même quoi il le payait, il le prenait quand il devenait dû, soit qu'il eût les subventions ou non; parfois, il était difficile de se faire payer les subventions fédérales.

Q. Vous semblez dire que vous n'avez jamais donné aucun de vos billets à Ross et Cie?—R. Je n'en ai pas donné, autant que je me rappelle, pour l'affaire du lac Saint-Jean.

Q. Si l'affaire était conduite comme vous dites, les billets, une fois payés, devaient tomber non dans vos mains, mais dans celles de Ross et Cie?—R. Oui.

Q. Il vous a été demandé de produire tous les billets que vous avez se rattachant à cette affaire. Avez-vous cherché parmi vos papiers pour voir s'il y a des billets signés par vous?—R. Non, je n'ai pas cherché, parce que je pensais que l'arrangement fait ici l'autre jour par rapport au comptable devait faciliter cette affaire.

Q. Il n'y a pas eu d'arrangements sauf que M. Plimsol devait avoir accès à vos livres, et je ne crois pas qu'il lui ait été donné occasion de voir les billets? —R. De quels billets voulez-vous parler relativement à cette affaire?

Q. Je veux savoir si vous avez cherché les billets donnés par vous?—R. J'ai eu bien des affaires avec M. Ross. Voulez-vous pénétrer dans mes affaires privées?

Q. Mes instructions sont que votre méthode était de donner votre billet, il était endossé par Ross et Cie, porté à la banque et escompté par vous-même? —R. Qui vous a informé de cela?

Q. C'est le mode d'opération qui a été suivi d'après mes informations, et je veux savoir si tel est le cas?—R. Je ne sais pas, je puis me tromper, mais je ne le crois pas, telle est mon impression.

Q. En supposant que cela s'est fait dans quelque cas, ces billets seraient en votre possession?—R. Oui.

Q. Et vous ne les avez pas cherchés?—R. Le mode ordinaire, autant que je me rappelle, est que j'ai souvent eu les billets moi-même, et ils sont toujours signés Ross et Cie, à mon ordre.

Q. Et alors vous les portiez et les endossiez?—R. Oui, je les portais à la banque, les faisais escompter, et recevais l'argent. Quelquefois M. Ross a facilité un peu cette partie de l'opération, parce qu'il était membre du bureau de direction et président de la banque de son vivant, et pendant presque toute la durée de ce contrat, et l'escompte se faisait sans peine.

Q. Vous dites que vous n'avez jamais entendu parler de ces billets, après qu'ils eurent été donnés par Ross et Cie?—R. Ils étaient pris par Ross et Cie.

Q. Vous n'aviez pas besoin de vous en occuper?—R. M. Ross a fait bien des choses pour moi, et ça toujours été son mode d'opération. S'il n'avait pas de subventions, il prenait ces billets en les payant de son argent.

Q. Quand vous avez été interrogé ici l'autre jour, vous avez dit que vous étiez en possession d'un long état de compte entre vous et Ross et Cie, avez-vous eu cet état?—R. Je le suppose. En tant que le chemin de fer du Lac Saint-Jean est concerné, je ne connais rien de cela.

Q. Y avait-il quelque contrat entre vous et Ross et Cie par rapport à vos arrangements financiers?—R. Bien, il y a eu une convention notariée dressée par la compagnie, sous la surveillance de M. Scott.

Q. Entre vous et Ross et Cie relativement à vos avances?—R. Le notaire a toujours dressé ces conventions par rapport au transfert des subventions, et cette convention est, je présume, en la possession de M. Scott.

Q. Mais ce que je veux savoir c'est s'il y a eu des conventions entre vous et Ross et Cie, relativement à vos arrangements financiers?—R. Chaque fois qu'il s'est fait un transfert, il y a eu une convention entre MM. Ross et Cie et moi.

Q. Y avait-il quelque convention entre vous et Ross et Cie, relativement à l'aide à vous donnée financièrement?—R. Oui, j'ai expliqué cela.

Q. Etait-elle par écrit?—R. Oui.

Q. Où est-elle?—R. Je présume que M. Scott les a, ou que le notaire les a.

Q. Nous avons ici certains transferts de subventions à MM. Ross et Cie. Cela comprend-il toute la convention par écrit qui existait entre vous et Ross et Cie relativement à l'affaire?—R. Il y a une convention entre M. Ross et moi, personnellement, je crois, relativement aux conditions des avances. Les transferts ont été faits, et la convention a été faite par un notaire.

Q. Je veux que vous produisiez la convention qui existait entre vous et Ross et Cie, relativement à ses conditions pour vous avancer de l'argent, l'avez-vous eue?—R. Je ne sais pas si je l'ai eue ou non; il me faudra aller chez le notaire pour l'avoir; je suppose que vous en défrayerez le coût; je pense que

nous avons des copies de cette convention ; si nous vous donnons un compte des subventions, je ne sais pas pourquoi vous voudriez connaître les conditions auxquelles M. Ross faisait les avances.

Q. M. Beemer, vous ne paraissez pas bien certain si vous donniez des billets ou si Ross et Cie donnaient des billets ?—R. Je suis bien certain, à ce que je crois, qu'il n'y a jamais eu de système autre que celui dont j'ai parlé, quant aux billets relatifs à la construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean pour avances à ce chemin.

Q. C'est-à-dire que Ross et Cie donnaient toujours leur billet, qui était ensuite endossé ?—R. Oui.

Q. Vous avez un livre de billets ?—R. Très probablement.

Q. Dans ce livre de billets doivent être inscrits les billets que vous avez endossés comme ceux que vous avez souscrits ?—R. Je le suppose.

Q. Vous plairait-il de produire ce livre ?—R. Oui.

Q. M. Beemer, avez-vous l'habitude d'inscrire dans votre livre de billets l'objet d'un billet ainsi consenti par vous ?—R. Je ne puis dire ; je ne le crois pas ; je n'ai pas examiné mon livre de billets depuis des années.

Q. Je présume que vous détachiez vos billets des livres de blancs de billets qui sont accompagnés de talons ?—R. Je ne puis dire ce qui en est.

Q. Eh bien, était-ce ce que vous faisiez, oui ou non ?—R. Il m'est permis de dire que je ne puis dire de mémoire s'ils tiennent un tel livre.

Q. Avez-vous les talons des billets que vous aviez coutume d'émettre par rapport au chemin de fer du Lac Saint-Jean ?—R. Je puis les avoir.

Q. Bien, si vous avez ces talons, ces talons contiendraient-ils des renseignements relatifs aux causes pour lesquelles ont été émis les billets ?—R. Ça se pourrait, je crois.

Q. Je vous demande d'apporter tous les talons de billets que vous pouvez avoir par rapport aux affaires se rattachant au chemin de fer du Lac Saint-Jean ou aux opérations financières relatives à ce chemin ?—R. Je le ferai.

Q. Avez-vous quelque compte privé se rapportant à des contributions pour des fins d'élections, et si vous avez quelque livre ou document à ce sujet, j'aimerais que vous produiriez tout document de ce genre ?

Le CONSEIL de sir A. P. Caron objecte à la question sous cette forme comme étant étrangère à la cause.

Question retirée.

Par M. Archibald, C. R., pour la couronne :

Q. Y a-t-il quelque livre ou papier ou document tenu par vous, sur lequel sont inscrits des comptes de paiements ou des souscriptions faits pour des fins électorales, destinés au succès de l'élection de sir A. P. Caron, ou de quelqu'un de ses adhérents à la Chambre des communes du Canada, pendant la période comprise entre les années 1882 et 1891 ?

M. FITZPATRICK, un des conseils de sir A. P. Caron, objecte à cette question pour la raison que, aux termes du renvoi, cette commission doit s'enquérir des paiements à même les subventions allouées par le parlement fédéral, ou à même les deniers perçus sur le crédit de ces subventions. Toutes sommes d'argent pour fins électorales, destinées à venir en aide à l'élection à la Chambre des communes de sir A. P. Caron, et d'autres députés et adhérents du gouvernement dont il était membre,—une telle question comme elle est posée ici, soutient-il, n'a pas de rapport avec la teneur de la commission.

M. ARCHIBALD, C.R., un des conseils de la couronne, modifie cette question comme suit :—

Q. Y a-t-il quelque livre ou papier ou document tenu par vous, sur lequel sont inscrits des comptes de paiements ou des souscriptions faits pour des fins électorales, destinés à l'élection de sir A. P. Caron, ou d'autres adhérents du gouvernement dont il était membre, pendant la période comprise entre les années 1882 et 1891?

M. Ferguson, un des conseils de sir A. P. Caron, objecte à la question, quant aux souscriptions par le chemin de fer du Lac Saint-Jean ou la Compagnie de Construction de ce chemin de fer pour des fins électorales. Il appelle l'attention de Leurs Honneurs sur la teneur de la commission, après avoir fait lecture des accusations portées touchant cette affaire contre le directeur général des postes, et de l'extension donnée à ces accusations dans les discours de certains honorables membres de la Chambre, il dit que si la commission déclare qu'il est à propos de faire une certaine enquête, sans suivre les accusations dont il est parlé dans les paragraphes un et deux, qui servent d'introduction, relativement à la votation des subventions, on arrive au troisième paragraphe, qui est le plus important. En ce qui regarde ce paragraphe, il demande quelle preuve il pourrait être permis de produire. La preuve, soutient-il, serait admise pour établir comment ces subventions sont venues du gouvernement, où elles sont allées, et comment il en a été disposé, ce qu'ont coûté les travaux, si les subventions étaient plus que suffisantes, ou étaient nécessaires pour la construction du chemin, et comment ces subventions ont été appliquées, et si l'intention du parlement en les votant a été remplie. Il prétend que la preuve de contributions pour des fins politiques sans les rattacher aux subventions fédérales, est inadmissible.

M. Archibald, C.R., un des conseils de la couronne, fait observer que les subventions ont été payées de temps à autre à Ross et Cie, comme cessionnaires de Beemer, qu'alors il convient d'établir ce qu'elles sont devenues aux mains de Ross et Cie.

Il soutient que le seul moyen efficace de scruter à fond toute l'affaire est de découvrir d'abord ce que Ross et Cie et Beemer, en la possession desquels étaient les subventions, ont souscrit pour les élections fédérales pendant la période indiquée, sauf à prouver ensuite que ces souscriptions ont été payées à même les subventions qui, au lieu d'être versées pour la construction de ce chemin de fer, l'ont été pour des fins politiques. La preuve jusqu'ici est que l'argent a passé à Ross et Cie, et que M. Beemer, à l'exception d'une somme comparativement minime (dont l'emploi est établi par le témoignage de M. Scott), n'a rien reçu de ces fonds. Si on peut prouver que Ross et Cie, au lieu de payer ces subventions sur les estimations de l'ingénieur, pour la construction de ce chemin de fer, ce qui était leur application légitime, a affecté ces fonds à des fins électorales, ou que Beemer a eu ces fonds et les a appliqués à des fins électorales, ce serait une preuve pertinente.

M. Ferguson réplique que ni d'après la première clause du paragraphe trois, ni d'après le second, savoir: que sir A. P. Caron a obtenu ces fonds lui-même pour des fins électorales—ce soit une preuve à l'appui de l'un ou l'autre de ces paragraphes, que Beemer ou quelque autre a souscrit pour les élections. La commission, prétend-il, n'a pas droit d'entrer dans l'examen général de ce que M. Beemer a jugé à propos de faire, en tant qu'il s'agit d'élections, à part naturellement la question de savoir si, oui ou non, il a affecté de l'argent provenant de ce fonds particulier à des fins électorales. Sauf en ce qui regarde l'application des subventions du gouvernement fédéral, on n'a aucun droit de s'enquérir des affaires de M. Beemer, la commission n'a pas le droit de s'en-

quérir des souscriptions privées de M. Beemer ni d'aucun autre témoin. Il soutient que Leurs Honneurs sont strictement liés par les termes de cette commission, et que la question est tout à fait hors des limites de l'enquête.

M. le JUGE ROUTHIER, commissaire.—Je crois, réellement, que c'est la même question que celle qui a été déjà décidée par cette commission comme ayant rapport à l'enquête.

M. FITZPATRICK, C.R., un des conseils de sir A. P. Caron, argumente dans le même sens que M. Ferguson, C.R., et prétend que la question n'a pas rapport à l'enquête. Il dit : M. Beemer est prêt à produire le compte de M. Ross, et son propre compte, et le compte de construction, et tout compte se rattachant de quelque manière à la construction de ce chemin.

M. le JUGE ROUTHIER, commissaire.—Il ne s'agit pas du compte de M. Ross dans la question devant la commission.

M. le JUGE ROUTHIER, en rendant sa décision sur la pertinence de la question, dit : "Selon la teneur de notre commission, on allègue que sir A. P. Caron est entré dans une conspiration avec la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, ou la Compagnie de Construction de ce chemin de fer, ou J. Beemer, pour détourner les subventions par eux reçues du gouvernement fédéral pour la construction du chemin de fer, de la destination pour laquelle elles étaient allouées, et pour les employer frauduleusement à des fins électorales ; et nous sommes invités à nous enquérir de cette allégation.

Or, il a été prouvé que les subventions en question ont été transférées par cette compagnie à Beemer ; de sorte qu'elles doivent avoir été payées à Beemer lui-même, ou à ses ayants droit.

Bien entendu que pour soutenir l'accusation portée contre sir A. P. Caron, il ne suffira point d'établir que Beemer a fait des souscriptions pour le succès de l'élection de sir A. P. Caron, ou de ses adhérents à la Chambre des communes. Il faudra prouver que ces souscriptions proviennent des subventions en question, ou des deniers perçus sur le crédit des mêmes subventions, et que le fait était à la connaissance ou devait être à la connaissance de sir A. P. Caron.

Mais le premier pas pour la poursuite est d'établir que, de fait, des souscriptions ont été faites par Beemer pour ces fins d'élection ; puis, la couronne devra prouver que les sommes souscrites étaient détournées des subventions. La décision de ce dernier point ne doit pas être laissée au témoin. Elle sera inférée des circonstances et des actes qui seront établis, et la Chambre des communes aura à prononcer finalement.

La défense prétend que, pour tomber sous l'effet de cette enquête, la question devrait être posée à peu près ainsi : "Avez-vous fait des souscriptions pour des fins électorales à même les subventions allouées, ou à même les deniers perçus sur le crédit de ces subventions?" Si cette prétention était bien fondée, le témoin, qui est réellement un des accusés, serait son propre juge, et prononcerait lui même sur la légalité de ses actes. Mais, alors, cette enquête serait une comédie, et il vaudrait autant demander au témoin s'il est coupable ou non coupable, et ne pas aller plus loin. On prétend aussi qu'il est dur et injuste d'obliger un homme d'affaires d'apporter ses livres ici et de faire connaître ses affaires privées au public ; que cette procédure ruinerait son crédit. Naturellement, je ne veux pas en venir à de pareilles extrémités, et nous sommes disposés à faire de notre mieux pour prévenir de tels inconvénients. Une fois produits devant la commission, ces livres ne seront pas accessibles au public, mais seront examinés par les avocats des deux parts et par les commissaires, afin de trouver quelles inscriptions dans ces livres peuvent

avoir rapport à ce qui est l'objet de cette enquête, puis, on pourra faire et produire un extrait de ces inscriptions, et remettre ensuite les livres au témoin. Mais supposé qu'il y ait quelque inconvénient dans cette procédure, il ne faut pas oublier que très souvent des intérêts privés doivent être sacrifiés au bien public, et dans tous les cas où on allègue fraude devant les tribunaux, les parties sont souvent tenues d'apporter leurs livres et des états de leurs dettes, obligations et actif. Ce peut être parfois pour elle un grave inconvénient, mais c'est nécessaire pour les fins de la justice. Un cas de conspiration peut être assimilé à un cas de fraude, et la preuve à faire repose ordinairement sur des présomptions dans l'un et l'autre cas. Nous comprenons que la question à laquelle on objecte n'est que préliminaire, et nous croyons qu'elle est légale dans sa teneur actuelle. S'il existe des comptes tels que ceux mentionnés, ils doivent être produits pour que la commission les examine. M. Beemer n'est pas un témoin ordinaire, étranger au paiement des subventions. Il est intimement lié à ce paiement, et nous avons droit de nous enquérir de ce qu'il a fait en cette matière. Les termes de notre commission sont très larges, et nous devons chercher à découvrir si les accusations qui y sont spécifiées sont fondées on non. Les objections à la question doivent être rejetées.

M. LE JUGE TAIT dit qu'il donne pleinement son adhésion aux remarques de son savant collègue. M. Beemer, comme entrepreneur pour la construction du chemin, se trouve par rapport à cette enquête dans une position différente de celle où serait une personne complètement étrangère à l'entreprise, et on doit donner beaucoup de latitude à son interrogataire. Il a construit le chemin, et comme partie de la considération du contrat, il a reçu le transfert de toutes les subventions. Il est mentionné dans le paragraphe 2 des accusations de M. Edgar comme ayant reçu le bénéfice des subventions, et sir A. P. Caron est accusé d'avoir détourné des subventions en recevant de Beemer pour les fins électorales de fortes sommes provenant de ces subventions et des deniers perçus sur le crédit de ces subventions. M. Beemer, ayant droit à toutes les subventions votées ou à voter, était fortement intéressé à s'assurer de toute l'aide possible pour obtenir des subventions additionnelles. Par le paragraphe 3 des accusations modifiées, il est mis dans le même rapport que les Compagnies de Construction du chemin de fer vis-à-vis de sir A. P. Caron. Il me semble qu'il serait légal de demander aux employés compétents de ces compagnies si elles ont donné de l'argent pour des fins électorales pendant la période spécifiée dans la commission, et s'il a été tenu compte de ces souscriptions, comme faits préliminaires à l'enquête, soit que ces souscriptions, provinssent des subventions fédérales ou fussent avancées à même d'autres fonds et eussent été ensuite remboursées avec l'argent des subventions. Nous devons cherché à suivre la trace de ces subventions, et je crois que cette question peut se faire avec cet objet en vue. De fait, on a permis de poser une semblable question à M. Scott.

(La question est répétée.)—R. Il n'y a pas de compte dans aucuns livres qui montre qu'il ait été détourné de l'argent des subventions au chemin de fer du Lac Saint-Jean.

Q. Est-là toute votre réponse, M. Beemer ?—R. Oui.

Q. Je dois vous demander de répondre plus amplement à la question. Veuillez écouter la lecture qu'on va vous donner de la question déjà posée, et répondre à cette question telle qu'elle est. Je veux une réponse précise à cette question, M. Beemer ?—

(Lecture de la question). Y a-t-il quelque livre, ou papier, ou document, tenu par vous, sur lequel sont inscrits des comptes de paiements ou des sous-

criptions faits pour des fins électorales, destinés à l'élection de sir A. P. Caron ou d'autres députés ou adhérents du gouvernement dont il était membre, pendant la période comprise entre les années 1882 et 1891?—R. J'ai un pareil compte, mais il regarde mes affaires privées. C'est mon compte privé. Toutes souscriptions de ce genre proviennent de mes fonds privés.

Q. Voulez-vous produire devant la commission les comptes dont vous parlez, dans votre dernière réponse?

Objecté à la production des comptes par le conseil de sir A. P. Caron.

M. le juge Routhier.—Le compte doit être produit et montré aux commissaires, et l'on verra alors s'il a rapport ou non à l'affaire actuelle. S'il n'y a pas rapport, il ne sera pas admis ou rendu public. Le témoin dit qu'il y a un pareil livre dans lequel il tient ce compte et ce livre doit être mis devant les commissaires pour être l'objet de leur examen. Si le témoin est libre de dire que cette affaire-ci ou celle-là est privée, il n'y a pas de possibilité de pousser l'enquête à fond.

M. le juge Tait exprime la même opinion.

R. (M. Beemer.) J'entends par ma dernière réponse, que j'ai un compte de souscriptions politiques qui ne sont pas, cependant, pour l'élection d'aucune personne en particulier. C'est pour la caisse électorale du parti; c'est tout ce que j'aie jamais souscrit. Je ne comprenais que la dernière partie de la question qui m'a été faite avait rapport à sir A. P. Caron spécialement, je ne parlais que du compte.

M. Archibald, C.R., un des conseils de la couronne:

Q. Avez-vous ce compte ici en cour?—R. Non, monsieur.

Q. Alors, vous feriez mieux de l'envoyer chercher tout de suite?—R. Voulez-vous le livre?

Q. Je veux que ce compte soit produit.

Les commissaires ordonnent que le livre soit produit.

On discontinue l'interrogatoire du témoin, pour le reprendre ultérieurement à la même séance.

M. Beemer paraît devant la commission et dit: Je vois qu'il est impossible de rassembler nos livres, parce que nous avons déménagé dernièrement, et M. Wurtele ne les aura pas prêts avant demain matin. Comme l'heure de l'ajournement cette après-midi était près de sonner, j'ai cru convenable de me présenter pour faire cette déclaration. Je désire ajouter que ma réponse était que j'avais un compte relatif aux paiements à la caisse électorale, un compte de ce genre. Il n'est pas pour des paiements à sir A. P. Caron, mais à la caisse électorale.

Par M. le juge Routhier, commissaire:

Q. Vous voudrez bien produire ce compte demain.—R. Oui.

Et l'interrogatoire du témoin est ajourné pour le présent.

QUÉBEC, 30 septembre 1892.

M. HORACE JANSEN BEEMER, entrepreneur, de la ville de Montréal. Et ce 30e jour de septembre 1892, l'interrogatoire du témoin susnommé est repris.

Interrogé par M. Archibald, C.R., conseil de la couronne :

Q. M. Beemer, avez-vous produit et montré à la commission, en présence des conseils des deux parts, les livres contenant les comptes dont il est question dans votre interrogatoire d'hier ?—R. Oui, monsieur.

M. le juge Routhier, commissaire.—Comme je l'ai dit hier, quand nous avons donné ordre au témoin de produire les livres sur lesquels figurent des inscriptions de ses souscriptions au fonds électoral pour sir A. P. Caron, et les partisans du gouvernement dont il est membre, nous ne voulions pas rendre accessibles au public tous les comptes de M. Beemer, mais nous avons seulement ordonné qu'ils fussent exhibés devant la commission pour y être examinés, et pour faire dresser un extrait des seules inscriptions qui se rapportent à la dite souscription électorale.

C'est ce qui a été fait. Les livres ont été produits devant les commissaires et les avocats des deux parts, et on en a fait un extrait en présence de ces personnes, lequel va être maintenant produit devant la commission.

Interrogé par M. Archibald, C.R., conseil de la couronne :

Q. M. Beemer, a-t-il été fait un extrait des inscriptions dans les livres susdits, qui se rapportent à l'objet de cette enquête, et dont il vient d'être parlé par Son Honneur M. le juge Routhier ?—R. Oui, monsieur.

Q. Produisez-vous maintenant les extraits ?—R. Je produis maintenant comme pièce HJB 1, l'état dont il s'agit, et qui a été extrait des livres en question.

M. FERGUSON, C.R.—Cet extrait, au moment où il est produit, m'est avis, Vos Honneurs, qu'il doit être sujet à l'objection que les inscriptions telles qu'elles sont faites, et avec certaines initiales les précédant, ne devront pas être considérées, par le fait de leur production, comme preuve concluante, dans un sens ou dans l'autre.

M. LE JUGE ROUTHIER.—Je comprends que ce sont des inscriptions faites par les employés de M. Beemer.

M. FERGUSON, C.R.—Elles doivent être considérées simplement comme des inscriptions faites et extraites de ses livres.

M. PENTLAND, C.R.—Je crois que nous avons droit d'avoir une explication de ces inscriptions.

M. LE JUGE ROUTHIER.—Oui, comme de raison.

M. FERGUSON, C.R —Je fais cette observation parce que nous étions présents lorsque ont été faits ces extraits, et nous ne pouvons en même temps être tenus d'en admettre l'exactitude.

M. LE JUGE ROUTHIER.—Il vous sera loisible d'avoir sur ces extraits toutes les explications dont vous aurez besoin.

Interrogé par M. Archibald, C.R., pour la couronne :

Q. M. Beemer, cet état contient-il une mention de tous les paiements inscrits dans vos livres pour les fins spécifiées dans les questions précédentes?—R. Oui, monsieur.

Q. Veuillez regarder l'état, pièce produite HJB 1, et expliquer ce que vous entendez par les lettres "G. E. F." ?—R. J'entends fonds général d'élections.

Q. Et qu'entendez-vous par les lettres "A. P. C." ?—C'était simplement pour identifier le compte moi-même. C'était afin d'identifier le compte, et seulement parce que je comprenais que sir A. P. Caron était le représentant de ce district; non pas que ces deniers soient allés dans ses mains, mais qu'il était la tête et le chef du district de Québec.

Q. Mais les lettres A. P. C. se rapportent à sir A. P. Caron?—R. Oui, monsieur.

Q. Voulez-vous expliquer comment ont été fournis ces deniers; il y a quelques billets dont il est parlé dans ce document là; voulez-vous expliquer ce que cela signifie?—R. Je crois que ces billets étaient mes billets donnés; c'étaient des billets, soit qu'ils fussent les miens ou ceux de l'honorable M. Ross, escomptés par lui.

Q. Escomptés par M. Ross?—Oui, monsieur. L'entente était que nous devions donner nos billets et qu'il devait fournir l'argent qu'il fallait. Avant les élections de 1887, M. Ross me fit dire d'aller le voir au St. Lawrence Hall. J'y allai et il me toucha un mot de l'affaire en question, disant que les amis de Québec avaient besoin de quelque contribution au fonds électoral, et me demanda ce que je ferais. Je répondis que je ne pouvais rien faire, parce que je n'avais par l'argent. Il répliqua: "Bien, nous prendrons vos billets et je les escompterai," ce qui fut fait; $15,000 furent données cette fois-là.

Q. $15,000 en billets?—R. $15,000 en billets, données cette fois-là; trois de $5,000 et deux ensuite à Québec, faisant $25,000. Je ne sais pas où est allé cet argent ni quoi que ce soit à ce sujet. Je n'avais pas l'idée dans le temps que j'aurais même à payer cet argent. Rien ne fut dit là-dessus. Je le payai en définitive, et je ne protestai pas contre cela.

Q. Quand vous avez donné votre billet, vous attendiez-vous que vous auriez à le payer?—R. Il fut donné de telle sorte que je ne savais pas ce qu'il entendait, s'il entendait que lui et moi nous paierions la note, ou bien moi seul; je ne l'ai pas questionné; j'avais une très bonne raison pour ne pas le questionner.

Q. Alors, les dates qui sont mentionnées sur le document (HJB 1) sont réellement les dates exactes des billets, et non les dates de paiement?—R. Je crois que ce sont les dates de paiement, si je me rappelle exactement.

Q. De sorte que les billets ont été donnés à des dates antérieures?—R. Oui.

Q. Avez-vous les billets sur vous?—R. Je n'ai pas les billets ici, mais je puis les produire.

Q. Les avez-vous envoyé chercher?—R. Oui, M. Wurtele va les avoir.

Q. Avez-vous des renseignements sur ce papier (pièce produite HJB 1) qui vous indiqueraient les dates de ces billets?—R. Je vais faire produire les billets.

Q. A quelle élection se rapportent ces billets que vous avez mentionnés? —R. A l'élection de 1887.

Q. Et ces billets ont été donnés avant l'élection, je présume?—R. Avant l'élection.

Q. Il y a quelques autres sommes d'argent mentionnées ici?—R. Je crois que cette date, 3 février, représente la date des trois premiers billets. Puis il y en a un donné le 18 février.

Par M. le juge Tait:

Q. N'y en a-t-il pas deux le 18 février?—R. Je crois que cette date en représente deux.

Par M. Archibald C.R., un des conseils de la couronne :

Q. Or, ces cinq billets constituent le montant total pour l'élection de 1887 ?—R. Je le crois. Il y a six billets, un est divisé en deux.

Q. Vous avez parlé de cinq billets, mais j'en vois ici mentionnés deux de $2,500 ?—R. Il y avait six billets, parce que l'un est divisé en deux.

Q. Le dernier, quand il est devenu dû, a été divisé en deux billets et payé par la suite ?—R. Oui.

Q. Etiez-vous en cour pendant l'interrogatoire de M. McGreevy, ce matin ?—R. Non, monsieur.

Q. Savez-vous comment l'argent représenté par ces billets, ou du moins le produit de ces billets, a été employé pour les élections ?—R. Non, monsieur, je ne le sais pas.

Q. Vous ne le savez pas ?—R. Je ne le sais pas.

Q. Savez-vous qu'il est allé dans les mains de sir A. P. Caron ?—R. Non, monsieur.

Q. Alors, pourquoi avez-vous mis là les lettres A. P. C ?—R. Comme je l'ai déjà dit ici, simplement pour identifier le compte pour ma propre gouverne en tout temps à venir ; justement parce qu'il était le représentant du district, et pas pour autre chose.

Q. Dans aucune de vos conservations avec lui, vous a-t-il dit qu'il avait reçu l'argent ?—R. Non, monsieur, je n'ai jamais donné un centin pour aucun objet.

Q. N'avez-vous jamais eu de conversation, relativement à cette contribution, avec sir A. P. Caron ?—R. Non, monsieur.

Q. N'avez-vous pas souscrit quelque argent pendant les élections générales de 1882 ?—R. Non, monsieur.

Q. Vous êtes certain de cela ?—R. Mon entreprise n'a pas commencé ici avant 1883.

Q. Mais il y a eu une ou deux élections depuis 1887 ; n'avez-vous pas souscrit à celles-ci ?—R. Je crois, comme vous le verrez par cet état-là, que j'ai souscrit $2,000 pour celle de 1890 ; c'était l'élection partielle dans le comté de Montmorency.

Q. Quel était l'autre élection ?—R. L'autre élection était l'élection générale pour la Chambre des communes en 1891, je crois.

Q Combien avez-vous souscrit pour cette élection ?—R. $3,000 ; c'est-à-dire que j'ai donné mon billet pour $3,000.

Q. Avez-vous payé votre billet ?—R. Oui, monsieur.

Q. C'est là le montant total de vos souscriptions par rapport à ces élections ?—R. Oui, monsieur.

Q. Et la pièce produite HJB 1 contient un état exact des paiements en argent dont il s'agit ?—R. Oui, monsieur.

Q. Votre paiement pour l'élection de 1890 a-t-il été fait sous forme de billet ?—R. Oui, monsieur.

Q. A qui a-t-il été donné ?—R. A la Compagnie de quincaillerie Chinic.

Q. Agissait-elle comme trésorier ?—R. Je crois qu'un des membres de la société agissait comme tel.

Q. Il n'a pas été donné pour sir A. P. Caron ?—R. Non, monsieur.

Q. Je suppose que vous considériez que sir A. P. Caron agissait comme directeur du district pendant cette dernière élection anssi bien que pendant les élections précédentes ?—R. Oui, monsieur.

Q. Mais vous n'avez pas inscrit le nom de sir A. P. Caron par rapport à ce compte ?—R. Non, il n'y est pas inscrit.

Q. Maintenant, M. Beemer, avez-vous payé ces sommes à même les sub ventions qui vous ont été votées pour la construction du chemin ?—R. Non monsieur.

Q. Vous ne les avez pas ainsi payées ?—R. Non, monsieur.

Q. Bien, maintenant, voulez-vous me dire comment vous qui n'êtes pa politicien, comme vous l'avez dit, vous vous êtes cru intéressé à souscrir $30,000 à ces élections ?—R. Vous voulez savoir comment je suis venu à sous crire ce montant.

Q. Je veux savoir cela ?—R. Bien, d'abord, je dois dire que l'honorabl M. James G. Ross était un bon ami pour moi. Il escomptait pour moi parfoi pour $300,000 à $500,000 et plus, à la fois, pendant la saison, pour cette entre prise et d'autres ; je crois qu'une fois ça s'est monté à assez près de $800,00 pour une opération, et je pensais qu'il ne me convenait pas de questionner c monsieur sur rien de ce qu'il désirait pour un montant de $25,000. De fait c'est sous cette impression que je me suis engagé là-dedans. Je crois que s'i m'avait dit dès le début que j'avais à dépenser cela, ç'aurait été pareil, et j l'aurais fait. Puis, en sus de cela, je dirai que je crois que le gouvernemen conservateur était un bon gouvernement pour le pays, toute politique à part J'aimais sa politique de progrès, et je croyais qu'elle valait bien la peine que j la soutinsse de mon humble manière, aussi bien que possible. En outre, dan une telle entreprise, vous savez que la position financiaire importe beaucoup et si le gouvernement est chassé du pouvoir, ça renverse la base financièr d'opérations. J'ai appris cela dans mon pays, où l'on a une élection tous le quatre ans.

Q. M. Beemer, ne saviez-vous pas que, lorsque vous avanciez ainsi ce argent, ou que vous payiez cet argent, des demandes étaient faites au gouver nement fédéral d'une augmentation de subvention pour la Compagnie d chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ?—R. Il y avait eu des demande faites bien avant que je me chargeasse de toute l'entreprise.

Q. Et y avait-il des demandes, à votre connaissance, alors, quand vou avez payé l'argent, en 1887 ?—R. Il n'y en avait pas. Ils présentaient géné ralement ces demandes avant que le parlement siégeât, chaque session, et s'il n'obtenaient rien, la compagnie en présentait de nouvelles, et c'est ainsi qu'ell procédait.

Q. Mais la compagnie faisait constamment des efforts pour construire l chemin, pour obtenir des subventions additionnelles ?—R. Oui, pour obteni autant d'aide que possible, jusqu'à concurrence d'un certain montant auque elle considérait avoir droit, en vertu de la politique des chemins de fer ; o avait inauguré une politique de chemins de fer. Vous n'entendez pas inférer je suppose, relativement à la question, que la compagnie n'avait pas droit d demander ces subventions ?

Q. Je ne sais pas ce à quoi elle avait droit, mais je vous demande d répondre à la question telle que je l'ai posée ?—R. Le gouvernement avai inauguré une certaine politique de chemins de fer, et la compagnie demandai ce qu'on avait donné à d'autres chemins, et elle comptait d'avoir autan qu'avaient eu les autres chemins.

Q. Eh bien, M. Beemer, entendez-vous me dire que, si vous aviez fin votre entreprise et si vous vous étiez fait payer vos subventions, vous auriez donné $25,000 à la caisse électorale ?—R. Bien, je ne puis répondre à cett question, parce qu'il n'existe pas un pareil état de choses, et je ne puis essaye d'en établir un—mais je puis vous dire ceci—que si je demeure dans ce pays et qu'il ne soit pas contre la loi de souscrire pour les élections, je souscrirai—si je ne contreviens pas à la loi en le faisant, je le ferai.

Q. Auriez-vous souscrit cet argent si vous n'aviez pas compté obtenir des subventions additionnelles du gouvernement ?—R. Oui, je l'aurais souscrit ; je ne fais tout ce que je fais en vue d'un gain personnel.

Q. N'est-il pas vrai que des membres de la Compagnie de Construction et la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean vous ont demandé de souscrire parce qu'ils solliciteraient des subventions additionnelles ?—R. Non, monsieur. Ce n'est pas parce qu'ils demandaient des subventions additionnelles. Le seul homme qui m'en a parlé, comme je l'ai dit, était l'honorable M. James G. Ross, qui ne m'a rien dit quant au fait de souscrire, mais il ne me l'a pas demandé pour acquérir par là des subventions, mais il l'a demandé parce que les proposés à la caisse lui demandaient de l'aide. Je dis de plus, que la Compagnie de Construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean, ou son secrétaire et gérant, ont toujours été très prudents en ces affaires, et tout ce qu'ils ont fait dans le but d'obtenir des subventions, a été fait ouvertement, cartes sur tables et à leur honneur.

Q. Quelle position occupait, en 1887, l'honorable M. James G. Ross dans la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean ?—R. Il était, je crois, président. Je ne suis pas positif si c'est M. Withal qui était président, ou bien M. Ross. Je pense que M. Ross était président. Il n'était pas président de la Compagnie du Chemin de fer. Il était président de la Compagnie de Construction. Quand j'ai conclu le contrat, M. Withal était président de la Compagnie de Construction ; mais quelques années après, M. Ross le remplaça.

Q. Maintenant, quelque autre que M Ross, et membre de l'une ou l'autre de ces compagnies, vous a-t-il demandé de souscrire ?—R. Non, monsieur.

Q. Vous êtes sûr de cela ?—R. Bien positivement sûr.

Q. Eh bien, M. Beemer, vous avez, je suppose, représenté à sir A. P. Caron la nécessité d'accorder à votre chemin de fer de nouvelles subventions ? —R. Je crois lui en avoir parlé quelques fois

Q. Et lui avez-vous fait observer dans quelqu'une de ces occasions que vous aviez été assez libéral pour les élections ?—R. Non, monsieur.

Q. A-t-il jamais été parlé du montant de vos souscriptions à la caisse électorale entre vous et sir A. P. Caron ?—R. Je ne me rappelle rien de la sorte.

Q. Il n'y avait pas d'intermédiaire entre vous et sir A. P. Caron ?—R. Non, monsieur, je ne m'en sers jamais ; je fais toujours mes affaires directement. Tout ce que j'ai à faire, je le fais moi-même. La compagnie, bien entendu, a fait sa part, et je me suis efforcé de faire la mienne.

Q. M. Beemer, comment ont été payés ces billets pour les élections ?—R. Ils ont été payés par chèques.

Q. Je suppose que vous avez ces chèques par lesquels vous avez payé les billets ?—R. Je le crois.

Q. Avez-vous demandé à M. Wurtele de les apporter ?—R. Je lui ai demandé de les apporter. Je vous demande pardon, je n'ai pas compris votre question. Vous m'avez demandé si je lui avais demandé et j'ai répondu affirmativement ; je voulais dire que je le lui demanderais. Je lui ai déjà demandé d'apporter les billets, mais je vais lui demander d'en faire autant pour les chèques.

Q. En ce qui regarde les inscriptions dans vos lettres concernant cette affaire, je suppose que M. Wurtele connaît cela mieux que vous ?—R. Je le présume.

Q. M. Beemer, vous avez dit que, quand vous donniez ces billets vous ne vous attendiez pas à les payer, tandis que vous les avez bel et bien payés.

Avez-vous protesté ?—R. Je ne pensais rien là-dessus. J'entends que je ne savais pas que j'allais les payer ou quelle partie j'en aurais à payer.

Q. Quand ils sont devenus dus, avez-vous exprimé votre surprise à M. Ross ?—R. Non, monsieur, je ne l'ai pas fait.

Q Vous les avez seulement payés ?—R. Oui.

Q. Vous en êtes alors venu à la conclusion qu'il vous faudrait les payer ?—R. Oui.

Q. Et il n'y a pas eu de conversation entre vous et M. Ross au sujet de ces billets ?—R. Non, je n'ai pas protesté.

Q. Ont-ils été payés à l'échéance ?—R. Non, je crois qu'ils ont été renouvelés—quelques-uns d'eux.

Q. Avez-vous su à quelle banque ces billets ont été escomptés ?—R. Je n'ai pas su où M. Ross les avait mis, mais c'était à la banque de Québec probablement.

La banque de Québec ?—R. Je le crois. Je ne sais pas où il les a déposés. Je pense qu'ils ont été faits, néanmoins, payables à la banque de Québec.

Q. Ils étaient à la banque de Québec ?—R. Je le crois. Je ne suis pas positif là-dessus. Les billets ont pu être faits payables à son bureau, à Québec. Les billets et les chèques feront voir ce qui en est.

Q. M. Beemer, vos affaires par billets à ordre avec Ross et Cie ou avec l'honorable M. James G. Ross, avaient-elles exclusivement rapport à la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, quant à ce qui regarde les inscriptions dans les livres de la Banque de Québec ?—R. Oh ! elles étaient pour différentes entreprises. J'ai eu des avances de M. Ross pour différents travaux, mais je ne sais pas si c'est sur ce compte (pièce WRD 1) ou non. Ça peut avoir été tenu séparément.

M. Ferguson objecte à la production de la pièce WRD 1, jusqu'à ce que le témoin en connaisse le contenu.

Par M. le juge Tait :

Q. Vous avez déjà dit que vous avez eu de forts escomptes de M. Ross ; ainsi, je suppose que la production de ce compte, pièce WRD 1, ne fera pas tort à vos affaires ?—R. Non, je ne le crois pas, je n'en puis pas dire grand chose en regardant ce document, mais je juge qu'il n'y fera pas de tort.

Par M. Archibald, C.R, un des conseils de la couronne :

Q. M. Beemer, je pense que vous avez expliqué, l'autre jour, que l'opération par laquelle vous vous procuriez de l'argent de Ross et Cie, consistait à porter vos estimations mensuelles à Ross et Cie, puis soit à donner votre billet à Ross et Cie, qu'ils endossaient, ou à avoir leur billet, et ensuite les billets étaient escomptés d'une manière ou de l'autre ?—R. Mon impression est que M. Ross prenait l'estimation et escomptait son propre billet, donnait son billet et l'escomptait lui-même, ou bien donnait un chèque à ce effet ; nous allions à la banque de Québec, faisions escompter ce billet et le faisions mettre à notre crédit. J'y en ai porté moi-même et c'est ce que j'ai fait faire. C'est-à-dire que ça passait et c'était déposé à mon compte. Quant au mode d'opération de la Banque de Québec, en ce qui regarde le compte de M. Ross, je n'en connaissais rien si ce n'est que le produit du billet était placé à mon crédit, c'est tout ce que je sais.

Q. Vous ne savez pas par quelle méthode cela se faisait ?—R. Non.

Q. Les billets étaient-ils toujours portés à la banque par vous ?—R. Si ce n'était par moi-même, c'était par quelqu'un qui me représentait.

Q. Quelqu'un de chez Ross y allait-il ?—R. Bien, ça pu avoir été envoyé une ou deux fois de cette façon.

Q. Les billets ont pu y avoir été envoyés de cette façon ?—R. Oui, ou ça pu avoir été porté par M. Ross, juste comme il partait pour la banque, ou par M. Geggie.

Q. Mais vos billets, endossés par Ross et Cie, devaient naturellement être placés au crédit de Ross et Cie à la banque ?—R. Je n'ai jamais eu connaissance que Ross ait endossé, j'ai toujours été sous l'impression que c'était l'autre manière, mais cependant je puis me tromper, parce qu'il y a tant de manières de traiter différents billets, et M. Ross a fait des avances pour d'autres entreprises à moi.

Q. Dans tous les cas, tous les billets, toute opération dans laquelle Ross et vous avez été engagés ensemble, étaient pour votre profit et non pour le sien ?—R. C'était pour mon profit.

Q. C'est-à-dire que le produit de ces billets devait aller à votre crédit et non au sien ?—R. Oui.

Q. Vous n'avez jamais fait des billets pour venir en aide à Ross et Cie ?—R. Non, ils n'en avaient pas besoin.

Q. En examinant la pièce produite HJB 1, je vois en un endroit les lettres BP, qu'est-ce que cela signifie ?—R. Je crois que ça signifie billets payables.

Maintenant je produis comme pièce HJB 2, un mémoire indiquant les billets dont j'ai parlé ainsi que leurs renouvellements. Par ce mémoire il appert que trois de ces billets étaient datés du 3 février 1887, payables à quatre, cinq et six mois, chacun était de $5,000. Le premier a été payé le 27 juin 1887.

Je produis aussi comme pièce (HJB 3) le billet originaire mentionné en dernier lieu.

Je produis aussi un billet de $5,000 daté de Québec, 6 juillet 1887, comme pièce HJB 4, lequel est un renouvellement du deuxième billet qui figure sur le mémoire (HJB 2), le billet originaire n'étant pas produit.

Je produis aussi comme pièce (HJB 5), un billet daté du 9 novembre 1887, lequel est un second renouvellement du troisième billet marqué sur le mémoire (HJB 2).

Je produis aussi un billet (HJB 6), daté de Québec, 21 juin 1887, lequel est un renouvellement du quatrième billet porté au mémoire (HJB 2).

Je produis aussi un billet (HJB 7), daté de Québec, 18 janvier 1888, à quatre mois, payable le 21 mai, lequel est un troisième renouvellement partiel du troisième billet mentionné au mémoire (HJB 2).

Je produis aussi comme pièce (HJB 8), (HJB 9), (HJB 10), (HJB 11), (HJB 12) et (HJB 13), les chèques par lesquels ont été payés les billets dont j'ai mentionné plus haut ; ces chèques représentent le paiement des billets dont il est question dans le mémoire ou pièce (HJB 2).

Q. Avez-vous les chèques par lesquels ont été payés les autres $5,000 mentionnées dans la pièce produite (HJB 2) ?—R. Je le crois, mais je ne les ai pas ici.

En rapport avec le témoignage de M. Beemer, il a été également produit des conventions pour avances entre Beemer et Ross et Cie, l'une datée de Québec, 11 juillet 1884, pièce (HJB 14). Une seconde portant la date du 8 octobre 1884, pièce (HJB 15). Une troisième datée du 15 avril 1885, pièce (HJB 16). Aussi, des transferts de subventions de chemin de fer par H. J. Beemer à MM. Ross et Cie, un portant la date du 19 février 1885,

pièce (HJB 17). L'autre daté de Québec, 18 mars 1885, pièce (HJB 18). Il est aussi produit une traite datée de Québec, 8 juillet 1891, pour la somme de $3.000, tirée par la Compagnie de quincaillerie Chinic, à responsabilité limitée, sur H. J. Beemer, et produite par lui et mentionnée dans son témoignage comme pièce (HJB 19).

Il est aussi produit un billet daté de Québec, 11 novembre 1891, pour la somme de $2,000, signé par H. J. Beemer, et payable à la Compagnie de quincaillerie Chinic. Pièce (HJB 20).

Il est aussi produit un billet à ordre daté de Québec, 11 novembre 1891, pour $1,000, fait par H. J. Beemer, payable à la Compagnie de quincaillerie Chinic. Pièce (HJB 21). Ces deux derniers billets sont des renouvellements de la traite (HJB 19).

Il est aussi produit un billet à ordre daté de Québec, 14 mars 1892, pour $1,000, payable à un mois de cette date, à l'ordre de la Compagnie de quincaillerie Chinic, signé par H. J. Beemer, et produit comme pièce (HJB 22).

Ce billet est un renouvellement partiel de la pièce (HJB 20).

Il est aussi produit un billet à ordre daté de Québec, 17 mai 1892, pour $1,000, payable à 60 jours de cette date, à l'ordre de la Compagnie de quincaillerie Chinic, signé par M. H. J. Beemer, et produit comme pièce (HJB 23).

Ce billet est un autre renouvellement partiel de la pièce (HJB 20).

Reprise de l'interrogatoire du témoin.

Par M. le juge Tait :

Q. Avez-vous jamais, en parlant à sir A. P. Caron des subventions que vous désiriez obtenir du gouvernement fédéral, promis de quelque manière que ce soit, directement ou indirectement, que vous contribueriez à son élection, ou à l'élection des adhérents du gouvernement, ou offert quelque considération politique, pour le porter à vous aider ou à aider la compagnie à avoir des subventions, ou savez-vous si pareille chose a été faite par quelqu'autre ?—R. Non, monsieur.

Contre-interrogatoire du témoin par M. Fitzpatrick, C.R., un des conseils de sir A. P. Caron :

Q. Comme question subsidiaire à celle qui vient de vous être faite par Son Honneur, je demanderai—saviez-vous qu'il était à la connaissance de sir A. P. Caron que vous aviez souscrit cet argent pour le fonds des élections générales dont vous avez parlé au sujet de M. Ross ; savez-vous s'il avait connaissance de cela, ou vous a-t-il dit quelque chose indiquant qu'il le savait, quant il a été donné des subventions ?- R. Il ne m'en a jamais parlé.

Q Au meilleur de votre connaissance, pouvez-vous dire qu'il sût même que vous eussiez souscrit, lors de la demande des subventions ?—R. Je ne puis pas dire qu'il le sût.

Q. Quand vous avez fait cette première souscription au fonds des élections générales en 1887, pour les élections générales de cette année-là, ou plutôt quand vous avez eu cette conversation avec M. Ross au sujet de la souscription, vous étiez, alors, entrepreneur sur un grand pied de travaux ici, à Québec ? —R. Oui, monsieur.

Q. Combien d'entreprises différentes aviez-vous alors en cours d'exécution ?—R. Entendez-vous toutes ces entreprises ?

Q. Oui, chemins de fer, moulins, hôtel et tout. Il ne semble pas y avoir de limite à votre esprit inventif sous ce rapport ?—R. J'avais le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ; le chemin de fer de Québec, Montmorency et

Charlevoix ; le chemin de fer de Jonction du Pacifique à Pontiac ; le chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, que j'ai entrepris vers cette époque, et le chemin de fer Montréal et Occidental.

Q. Combien, à peu près, de milles de chemin de fer aviez-vous alors en construction, ou en cours de construction, dans la province de Québec ?—R. Je dois mentionner, en sus des entreprises que je viens d'énumérer, qu'il y avait l'aqueduc du canal Welland qui était sur le point d'être achevé à cette époque ou à la veille d'être complété durant cette période de 1886.

Q. Environ combien de milles de chemin de fer aviez-vous alors en voie de construction ?—R. Bien, au fait, si vous prenez ce qui a été construit et ce qui était en vue de l'être, quelque chose comme six ou sept cents milles.

Q. M. Ross, dont vous avez parlé, outre qu'il était président de la Compagnie de Construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean, était sénateur du Canada, n'est-ce pas ?—R. Oui, je le crois.

Q. En 1887, il avait été récemment nommé sénateur ?—R. Je le crois.

Q. C'était aussi un homme très riche ?—R. Il était considéré comme tel.

Q. Il était de fait très riche ?—R. Oui, il était de fait très riche.

Q. C'est un homme de tendances conservatrices ?—R Oui, monsieur.

Q. Il avait été candidat conservateur à Québec-Centre, en différents temps, n'est-ce pas ?—R. Je l'ai entendu dire, mais je n'ai pas eu une connaissance personnelle de cela.

Q. Il prenait beaucoup d'intérêt à la cause conservatrice ?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous savez qu'il était un ami intime de sir A. P. Caron ?—R. Oui, monsieur.

Q. Or, j'ai compris que vous disiez que la première demande qui vous a été faite de souscrire ou contribuer de quelque manière au fonds d'élection vint de M. le sénateur Ross ?— R. Oui, monsieur.

Q. Il vous dit que les élections générales approchaient et qu'il conviendrait à vous et à lui de souscrire quelque chose au fonds des élections générales ?—R. Bien, ce n'est pas exactement ainsi qu'il s'est exprimé mais au même effet.

Q. C'était là la substance de ce qu'il dit ?—R. Oui, monsieur.

Q. Cette conversation a eu lieu à Montréal ?—R. Oui, monsieur

Q. Quand vous lui avez répondu que vous n'aviez pas d'argent comptant, alors il vous dit que vous donneriez vos billets et qu'il arrangerait cela quant à l'argent à avoir ?—R. Oui, il parla d'escompter nos billets, il dit : j'escompterai vos billets.

Q. A cette époque, sir A. P. Caron vous a-t-il dit quelque chose de la souscription ?—R. Non, monsieur, pas un mot.

R. Avez-vous su, de fait, d'après votre connaissance personnelle, que le produit de ces billets que vous avez donnés à M. Ross ait jamais été donné à sir A. P. Caron ?—R. Je n'en ai rien su.

Q. Savez-vous s'il a jamais touché quelque partie de cet argent ?—R. Je ne le sais pas.

Q. Savait-il que vous aviez souscrit, ou que l'argent en tout ou en partie provenant de ces billets vînt de vous ?—R. Je ne sais pas.

Q. Vous ne le lui avez jamais représenté, ni lui en avez jamais rien dit ? —R. Non, monsieur.

Q. Vous avez dit que vous aviez une bonne raison de ne pas questionner M. Ross quand a été donné l'argent ; qu'entendez-vous par là ?—R. J'entends ceci, que M. Ross me soutenait considérablement, non seulement dans le

chemin de fer du Lac Saint-Jean, mais encore dans d'autres entreprises, et je désirais fort lui plaire. Ses escomptes se montaient à une centaine de mille piastres alors, et je crois qu'il ne me convenait pas de faire des questions sur l'opération.

Q. Et vous désiriez et vouliez à cette époque aider le gouvernement alors au pouvoir?—R, Oui, je sympathisais avec la politiqne du gouvernement en tant qu'il s'agissait de cela, mais non au point de vue de parti.

Q. Par conséquent, quand je vois sur ce compte, pièce HJB 2, des inscriptions avec ces lettres G. E. F. et A. P. C., ces inscriptions ne doivent pas être représentés ou interprétées de manière à signifier que cet argent a été donné par vous à sir A. P. Caron?—R. Oh, non.

Q. Ni signifier qu'à votre connaissance l'argent est allé à sir A. P. Caron? R. Non, monsieur.

Q. C'est simplement une inscription de tenne de livres par laquelle vous débitez de l'argent au fonds des élections générales, où cet argent est allé réellement; et, sir A. P. Caron étant ministre pour le district, vous avez mis ses initiales?—R. Oui, j'ai mis là ses initiales.

Q. Et le billet de $6,000 envoyé à la Compagnie de quincaillerie Chinic, a passé aussi au fonds des élections générales, n'est-ce pas?—R. Je le crois, c'est mon impression.

Q. Vous ne savez pas si sir A. P. Caron a vu ou non ce billet?—R. Je ne le sais pas.

Q. Vous aviez, lors du paiement de ces sommes, différentes autres sources de revenu en outre de ce que vous aviez des subventions que vous receviez du gouvernement fédéral?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous aviez alors des moulins en opération?—R. Eh! oui; en énumérant le nombre d'entreprises que j'avais, j'ai oublié une des plus importantes, et c'était le prolongement du chemin de fer Québec, Montréal et Occidental jusque dans Montréal par contrat avec le gouvernement. Il fut ensuite vendu au chemin de fer Canadien du Pacifique. J'ai fait beaucoup d'argent avec la construction de cette entrée en maçonnerie à Montréal.

Q. Combien de vos ressources privées, indépendamment et de l'argent que vous avez reçu des subventions, et de celui que vous avez reçu de la Compagnie de Construction et de celui que vous avez reçu de M. Ross, avez-vous mis dans le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, et aviez-vous dans ce chemin lorsque se fit cette opération?—R. Bien, les livres montrent qu'à cette époque, ou juste avant cette époque, je suis crédité de quelque $83,000.

Q. C'est là votre avoir personnel, indépendamment de toutes ces subventions?—R. Oui, et cela sans compter le matériel considérable de construction que j'avais sur les lieux.

Q. De sorte que vous aviez mis dans l'entreprise, non seulement tout l'argent dont a parlé M. Scott, mais vous aviez aussi fourni le matériel nécessaire à la construction, et en outre $83,000?—R. Oui, mais cela ne représente pas le crédit que j'assumais à cette époque. Il pouvait être probablement de $250,000, c'est-à-dire le crédit que j'avais à faire face.

Q. Où en était votre matériel, était-il sur ce chemin de fer?—R. Je ne puis donner le montant exact de cela; il y avait des pelles à vapeur, des locomotives, des wagons, et parfois ça montait très haut. Bien, $100,000 ou $135,000 peut-être. Le matériel est une chose qui aujourd'hui peut être d'une très grande valeur, et qui dans un an et demi d'ici peut être passablement détérioré par l'usage, quelques-unes de ses parties.

Q. Vous n'avez pas eu d'autres affaires monétaires, sous forme de prêts, avec sir A. P. Caron, pour l'induire à faire quelque chose pour vous en fait de subventions?—R. Non, monsieur.

Q. Vous ne lui avez pas fait de prêts ni d'avances, ni donné de garantie d'aucune façon, pour l'induire à faire quelque chose pour vous?—R. Non, monsieur.

Q De sorte que, quant à ce qui vous concerne, ce montant contenu dans la pièce produite HJB 1 représente vos rapports avec sir A. P. Caron uniquement en tant qu'il était chef du parti politique, et ça représente vos contributions aux fonds d'élections ?—R. Oui.

Q. Et ce sont là les seuls rapports que vous ayez jamais eus avec sir A. P. Caron ?—R. Oui.

Q. Maintenant, d'après les renseignements que vous avez sur la manière dont ce chemin est construit, êtes-vous en mesure de dire si, oui ou non, comme fait, quelque partie des subventions allouées par le parlement fédéral a été effectivement détournée de l'objet pour lequel elles étaient octroyées?—R. Je ne sache pas qu'il ait été fait rien de pareil.

Q. Si pareille chose avait été faite, vous l'auriez su ?—R. Je le pense.

Q. Etes-vous en mesure de dire qu'il n'a été fait rien de la sorte?—R. Je ne sache pas qu'il ait été fait rien de la sorte, et je suis parfaitement sûr que si ç'avait été fait, je le saurais.

Q. Pouvez-vous dire si, oui ou non, quelque partie de ces subventions ainsi accordées pour venir en aide à la construction du chemin de fer, a été donnée à sir A. P. Caron pour des fins électorales, soit par vous ou par toute autre personne ?—R. Il n'en a été donné aucune partie.

Q. Etes-vous en mesure de dire qu'aucunes sommes d'argent, faisant partie de ces mêmes subventions fédérales, ou perçues sur le crédit de ces subventions, n'ont été employées à des fins électorales, ou n'ont été données à sir A. P. Caron ?—R. Je ne sache pas qu'il ait été fait rien de pareil.

Q. Savez-vous, ou est-il à votre connaissance, que sir A. P. Caron ait contribué ou ait participé à obtenir de l'une ou l'autre compagnie, ou de vous ou de M. Scott, le paiement de sommes d'argent perçues sur cette subvention ?—R. Non.

Q. L'avez-vous aidé à ce faire ?—R. Non, monsieur.

Q. Pouvait-il être perçu de l'argent sur le crédit de ces subventions sans votre participation ou votre consentement ?—R. Non, monsieur.

Q. Par conséquent, toutes sommes d'argent versées comme contribution au fonds des élections générales soit en 1887 ou en 1891, ou dans l'intervalle, ont été souscrites à même vos ressources personnelles, et à même vos propres fonds ?—R. A même mes propres fonds ; oui, monsieur.

Q. Et vous êtes absolument certain qu'aucune partie de cet argent ne provenait d'aucune manière, ni directement ni indirectement, de ces subventions ?—R. J'en suis positif, et je ne permettrais pas non plus qu'il se fit rien de pareil pour aucun chemin où j'eusse quelque intérêt.

Q. Cette conversation que vous avez eue avec M. Ross lorsqu'il a été suggéré que vous donneriez vos billets jusqu'à concurrence de $25,000, a eu lieu à Montréal ?—R. Oui, a eu lieu à Montréal—c'était $15,000.

Et le déposant ne dit rien de plus.

Je, Thomas P. Owens, sténographe juré, de la Chambre des communes, certifie par les présentes que la déposition qui précède est une authentique et fidèle reproduction de mes notes sténographiques.

QUÉBEC, 29 septembre 1892.

WILLIAM RODGER DEAN, inspecteur de la banque de Québec, de la cité de Québec, ayant dûment prêté serment, dépose comme suit :—

Interrogé par M. Archibald, C.R., un des conseils de la couronne :

Q. M. Dean, vous êtes inspecteur de la banque de Québec ?—R. Oui.

Q. Vous avez été assigné pour produire tous livres donnant les escomptes et dépôts et comptes généraux de sir Adolphe Caron et Thomas McGreevy, pendant la période s'étendant de 1882 à 1891, alors que des subventions étaient octroyées pour la construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean et du chemin de fer de Témiscouata ?—R. Je présumais que l'assignation était aux fins de donner les comptes entre M. Ross et M. Beemer.

Q. M. Dean, je crois que c'est à votre banque que M. Beemer a escompté les billets de MM. Ross et Cie, n'est-ce pas ?—R. Je ne puis le dire de mémoire.

Q. Ne connaissez-vous pas ce compte ? C'était un compte assez important, n'est-ce pas ? Le compte de M. Beemer avec M. Ross à votre banque ?—R. Il y a eu des affaires entre eux.

Q. Ils avaient des affaires ensemble qui paraissaient par l'escompte fait de leurs billets à votre banque ?—R. Je le crois.

Q. Vous n'avez pas du tout examiné ce compte ?—R. Non, j'ai examiné le compte de M. McGreevey et de sir Adolphe Caron.

Q. Vous n'êtes pas en mesure, dans le moment, de rendre témoignage sur l'escompte fait à votre banque des effets de M. Ross ou des effets de M. Beemer avec l'endossement de M. Ross.

La cour ordonne, sur la demande de M. Archibald, que le témoin prépare et produise les comptes de M. Beemer avec la banque en ce qui se rattache à l'endossement des billets par Ross et Cie ; et pour le moment, le déposant ne dit rien de plus.

QUÉBEC, 30 septembre 1892.

M. WILLIAM RODGER DEAN, inspecteur de la banque de Québec, de la cité de Québec.

Ce 30e jour de septembre 1892, reprise de l'interrogatoire du témoin ci-dessus. Ayant dûment prêté serment, il dépose comme suit.

Interrogé par M. Archibald, conseil de la couronne :

Q. M. Dean, vous avez déjà prêté serment ?—R. Oui.

Q. Avez-vous examiné le compte des opérations à votre banque, dans lesquelles MM. Ross et M. Beemer étaient associés ?—R. Je l'ai examiné autant qu'il m'a été possible de le faire depuis hier.

Q. Avez-vous produit un état donnant le résultat de ce travail ?—R. Je produis maitenant cet état.

M. LE JUGE ROUTHIER—Quel est le compte ?—R. C'est le compte des créances passives de M. Beemer en tant que Ross et Cie, ou feu J. G. Ross sont concernés.

Q. Depuis quelle année ?—R. Depuis 1884 jusqu'à présent.

Interrogé par M. Archibald, C.R., un des conseils de la couronne :

Q. Ce compte, M. Dean, a-t-il uniquement rapport aux billets à ordre faits soit par Ross et Cie, ou par Beemer, et endossés par l'un ou l'autre et escomptés à votre banque ?—R. Oui, précisément.

Q. C'est tout le contenu de ce compte ?—R. Oui.

M. le juge Routhier :

Q. Il ne comprend que cela ?—R. Il ne comprend que cela.

Interrogé par M. Archibald, C.R., pour la couronne :

Q. De sorte qu'il n'y est aucunement question de ce que doit M. Beemer à votre banque sauf comme endosseur ou faiseur de quelques-uns de ces billets à ordre ?—R. C'est cela.

Document produit comme pièce (WRD 1).

Q. Ce compte indique-t-il qui était faiseur et qui était endosseur des différents effets qui ont été escomptés chez vous ?—R. Oui.

Q. A l'heure qu'il est, tous ces billets ont disparu et ont été retirés de votre banque ?—R. Oui.

Q. De sorte qu'il n'y a rien résultant de ces opérations qui soit dû aujourd'hui à votre banque ?—R. Rien.

Q. Avez-vous quelque connaissance personnelle des opérations de M. Beemer à votre banque, relativement aux subventions du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ?—R. Je n'en ai pas.

Q. Votre banque n'a pas touché les subventions mêmes ?—R. Non.

Q. Saviez-vous qu'une grande partie de ces subventions a été payée à la succursale de votre banque à Ottawa ?—R. Je ne puis dire.

Q. Pouvez-vous dire par vos livres si les billets ou plusieurs d'entre eux qui sont mentionnés dans le document que vous venez de produire, n'ont pas été payés en transférant l'argent de votre succursale d'Ottawa à votre établissement ici ?—Je ne me rappelle pas pareille chose. Je ne puis le dire d'après ce document-ci.

Q. Non d'après le document, mais pouvez-vous le dire en consultant vos livres ?—R. Je ne le crois guère.

Q. Y a-t-il quelque employé de votre banque au fait de ce qui fait le sujet de ce compte, de l'opération qui a eu lieu à Ottawa ?—R. Il n'y en a pas ici.

Q. Supposé que les subventions reçues par la banque à Ottawa auraient été transmises à la banque ici, quelque employé de votre banque aurait-il eu connaissance de ce fait ici ?—Aucun, sans faire de recherche.

Q. Le gérant ne le connaîtrait-il pas ?—R. Je ne puis dire.

Q. Je crois que l'assignation était adressée au gérant de la banque. Le gérant de la banque est-il en ville maintenant ?—R. Non, le gérant général est absent. En son absence, je suis gérant.

Q. C'est pour cette raison que vous vous êtes présenté pour répondre à l'assignation ?—R. Oui.

Q. Quel est le nom du gérant général ?—R. James Stevenson.

Q. Sera-t-il de retour sous peu ?—R. Non avant deux semaines, ou plus.

Q. Y a-t-il quelque autre employé de la banque qui sache comment ces billets ont été payés ?—R. Je ne le crois pas.

Par M. le juge Tait :

Q. Sur ce compte, sous l'en-tête "avec qui," je vois le nom de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean et Ross et Cie, qu'est-ce

que cela veut dire, qu'est-ce que représente cette colonne, représente-t-elle la partie au billet ?—R. Oui, toutes les parties aux billets sont mentionnées dans le texte.

Q. Quel rapport ont ces parties avec ces billets ?—R. Ce compte de J. H. Beemer, les chiffres représentent où M. Beemer est le faiseur, et l'autre côté où il est endosseur

Q. Sous l'en-tête imprimé " avec qui " ?—R. Ce sont là tous les noms sur le compte des deux côtés, soit comme faiseurs ou endosseurs.

Q. Prenons le premier item de $4,000.00, M. Beemer serait le faiseur et la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean serait l'endosseuse ?—R. Exactement.

Q. Et à la neuvième ligne, par exemple, dans ce cas, Ross et Cie seraient les faiseurs et M. Beemer serait l'endosseur ?—R. Oui, cela est exact, monsieur.

Par M. le juge Routhier, commissaire:

Q. Ça paraît n'avoir rapport qu'aux affaires de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ?—R. Elle est partie aussi bien que d'autres à ces billets.

Q. Pouvez-vous dire si tous ces chiffres se rapportent ou non au chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ?—R. Je ne puis dire cela, j'en ai une idée, mais je ne puis dire.

Interrogé par M. Archibald, C.R., pour la couronne :

Q. Quant au document produit par vous, j'y trouve onze colonnes ; voulez-vous avoir la complaisance d'expliquer la nature des inscriptions contenues dans chaque colonne, en commençant à gauche ?—R. La première colonne à gauche représente le montant des billets dont M. Beemer est le faiseur, escomptés dans ce compte ; la deuxième colonne porte la date des paiements, la date à laquelle chacun des billets de la première colonne a été payé ; la troisième colonne était destinée à marquer le solde dû à quelque date précise, mais elle n'a pas été remplie dans le cas actuel ; la quatrième indique les numéros des billets d'après les livres de la banque ; la cinquième donne les dates de l'escompte des billets ; la sixième colonne mentionne les noms des parties au billet, ainsi que les numéros et les dates de l'échéance des billets quand ils ont été retirés ; la cinquième était destinée à inscrire l'adresse et la résidence des parties, mais elle n'est pas remplie dans cet état ; la huitième colonne est pour la date de l'échéance des différents billets ; la neuvième colonne donne les divers montants escomptés là où M. Beemer est endosseur ; la dixième colonne donne le numéro, la date de l'échéance et le montant des billets tels qu'ils ont été payés ; la onzième colonne est destinée à indiquer le solde dû à quelque date précise, mais elle n'est pas remplie dans cet état.

Q. A propos de la septième colonne, que vous avez dit n'être pas remplie, j'y vois certaines inscriptions ; sont-ce des inscriptions qui appartiennent proprement à cette colonne ?—R. Oui, les inscriptions dans la septième colonne sont une suite des indications de la sixième colonne.

Q. Dans la sixième colonne, où figure le nom de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, est-ce que cela indique qu'elle était faiseuse ou endosseuse du billet ?—R. Cela indique que la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean était l'endosseuse, parce qu'il appert que M. Beemer était le faiseur du billet mentionné.

Q. Alors partout où se rencontre le nom de la compagnie, c'est comme endosseur et non comme faiseur, dans tous les cas, n'est-ce pas ?—R. Oui.

Q. Le document qne vous produisez comprend-il tout le compte entre M. Beemer et M. Ross tel qu'inscrit dans vos livres, j'entends le compte relatif aux billets escomptés par vous au nom de ces deux messieurs?—R. Oui, depuis le 2 avril 1884 jusqu'au 10 avril 1890.

Q. Pourquoi avez-vous commencé au 2 avril 1884, n'y a-t-il pas eu des opérations antérieures?—R. Je crois que c'est là la date mentionnée dans l'assignation.

Q. Non, ce n'était pas là la date?—R. Bien, dans ce cas, ça doit avoir été le commencement—je n'ai pas fait l'état moi-même.

Q. Personnellement, vous ne pouvez pas dire s'il y a eu des opérations entre le 1er janvier 1882 et avril 1884?—R. En arrivant de la cour à la banque, hier après-midi, j'ai donné instruction au commis de préparer un compte complet, et je n'ai pas de doute que ça été fait.

Q. Ainsi, vous n'avez pas de doute que le document maintenant produit contient un compte complet de ces escomptes?—R. Je n'en ai pas de doute.

Q. Y a-t-il eu quelque convention par écrit entre votre banque et M. Beemer ou MM. Ross au sujet de ces escomptes?—R. Non que je sache.

Q. Etes-vous positif qu'il n'y a pas eu de pareille convention, ou d'écrit s'y rattachant?—R. Je serais surpris d'apprendre qu'il y en a eu.

Q. Quand ces comptes ont été faits, saviez-vous qu'ils se rattachaient au chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean?—R. Je ne pense pas que nous en ayons été informés, mais nous pouvons en avoir eu l'idée.

Q. Mais feu l'honorable M. J. G. Ross était un officier de votre banque, n'est-ce pas?— R. Il était président.

Q. Quand un homme demande une grande marge d'escompte à votre banque, n'y a-t-il pas toujours quelque action du conseil d'administration à ce sujet?—R. Non.

Q. Pensez-vous qu'il y aurait quelque action du conseil d'administration s'il s'agissait de donner à M. Beemer une marge d'escompte à votre banque relativement à cette affaire?—R. Il n'y en aurait pas relativement à aucun billet avec Ross et Cie ou James G. Ross.

Q. Ces effets seraient acceptés d'emblée parce qu'ils porteraient son nom?—R. Bien, ça pourrait ne pas être seulement pour cette raison.

Q. Ce que je veux, c'est de savoir qu'il n'y a pas d'autres documents que le compte des opérations dans les livres de la banque qui jetteraient quelque lumière sur cette enquête?—R. Je n'en connais pas d'autres.

Q. J'aimerais que vous pussiez dire positivement qu'il n'y en a pas eu, pouvez-vous assurer ce fait?—R. Bien, je puis dire positivement qu'il n'y en a pas.

Q. M. Beemer avait-il son compte courant ordinaire à votre banque?—R. Il en avait probablement un avec d'autres banques.

Q. Il n'est aucunement question de ce compte dans les opérations mentionnées dans le document que vous avez maintenant produit?—R. Non comme compte de dépôts.

Q. Les billets dont il est question dans le document que vous avez produit, par qui ont-ils été portés à votre banque?—R. Dans quelques cas, ils ont été apportés par M. Beemer ou son représentant, et dans plusieurs cas par les gens de Ross et Cie.

Q. Savez-vous cela simplement par la lecture du document ou par votre connaissance personnelle des circonstances?—R. Par la connaissance que j'ai des circonstances.

Q. A présent, qu'a-t-il été fait du produit des escomptes de ces billets ?—R. La plupart ont été mis au crédit de Ross et Cie, et dans quelques cas ils ont été portés au crédit de M. Beemer ; règle générale, ils ont été inscrits au crédit de Ross et Cie.

Q. En a-t-il été mis au crédit de sir A. P. Caron ?—R. Non.

Q. Pas un ?—R. Pas un.

Q. En a-t-il été mis au crédit de l'honorable M. Thomas McGreevy ?—R. Non.

Q. En a-t-il été mis au crédit de quelque personne pour quelque fonds d'élection ?—R. Je ne puis dire cela. J'ignore pour quel objet.

Q. Mais ils n'ont été mis au crédit de personne autre que M. Beemer ou Ross et Cie ?—R. De personne autre.

Q. Le document que vous avez en main montre-t-il ce qui a été fait du produit des billets en question ?—R. Non.

Q. Je suppose que tout ce produit est allé au crédit de M. Beemer ?—R. Non.

Q. En êtes-vous sûr ?—R. Tout à fait certain.

Q. Pouvez-vous indiquer sur la pièce produite quels sont les montants qui sont allés au crédit de Beemer, et quels sont ceux qui sont allés au crédit de Ross et Cie ?—R. Ça prendrait quelque temps, il nous a fallu parcourir six grands-livres pour rassembler les renseignements qui se trouvent sur ces feuilles.

Q. Vous faudrait-il parcourir autant de grands-livres pour trouver comment il a été disposé du produit de ces billets ?—R. Juste autant, et même plus, car il nous faudrait parcourir aussi les registres.

Interrogé par M. Archibald, C.R., pour la couronne :

Q. Voulez-vous produire un état ou ajouter au présent état, un état indiquant comment il a été disposé du produit des billets en question, c'est-à-dire à qui ils ont été payés, et au crédit de qui ils ont été inscrits ?—R. Oui.

Un ordre de la cour au témoin émane en conséquence.

Et, pour le présent, le témoin ne dit rien de plus.

Québec, 1er octobre 1892.

William Rodger Dean, inspecteur de la Banque de Québec.

Et ce 1er jour d'octobre 1892, reprise de l'interrogatoire du témoin nommé ci-dessus.

Interrogé par M. Archibald, C.R., conseil de la couronne :

Q. Quel était le solde en caisse au crédit du compte courant de M. Beemer à votre banque le 1er mai 1887 ?—R. Le 1er mai 1887, M. Beemer avait $15,331.87 à son crédit.

Q. Pouvez-vous dire quel montant a été mis à son crédit à partir de cette date jusqu'au 27 juin 1887 ? Avez-vous un état de ce compte ?—R. Voulez-vous le compte total ou chaque item séparément ?

Q. Je veux savoir s'il y a des items autres que ceux représentés soit par des chèques de Ross et Cie ou par le produit des billets de Ross et Cie ?—R. Je ne puis dire en quoi consistent les crédits ; je ne puis que faire la distinction entre les escomptes et les items de dépôts.

Q. Quel montant d'escomptes a été mis à son crédit entre les dates que j'ai spécifiées?—R. Le 14 mai, $21,608.40; le 20 mai, $43,500.90; le 25 juin, $13,355.76; le 27 juin, $60,714.82.

Q. Maintenant, voulez-vous examiner le compte (pièce produite WRD 1), et dire s'il y a de ces items que vous venez de mentionner, qui figurent aussi sur ce compte-là?—R. Je ne vois dans ce document aucun item qui corresponde au premier item.

Q. Les items des 20 mai et 27 juin pourraient être inclus dans l'état (pièce produite WRD 1)?—R. Les montants ne sont pas précisément les mêmes, celui du 20 mai étant dans cet état de $44,191.00, et celui du 27 juin étant de $61,678.00.

Q. M. Dean, ces montants mentionnés dans l'état que vous produisez maintenant, et qui est mis au dossier comme (pièce WRD 2), ne seraient-ils pas approximativement le produit des deux sommes mentionnées dans l'état (WRD 1)?—R. Cela dépendrait pour une bonne partie de quand dataient ces billets, mais je ne doute pas moi-même qu'ils en sont le produit.

Q. Quel était le solde en caisse au crédit de M. Beemer le 1er juin 1887?—R. Le 31 mai, il était de $17,882.46.

Q. Vous n'établissez pas les soldes en caisse en d'autres temps qu'à la fin du mois?—R. Oui, nous les établissions presque à chaque opération.

Q. Vous n'avez pas mentionné tous les items d'escompte, l'avez-vous fait?—R. Oui, entre ces dates.

Q. Maintenant, sur l'état, pièce (WRD 2), les inscriptions de dépôts sont marquées C, et les autres sont marquées escompte?—R. Oui, je crois qu'il y a un item marqué différemment, parce que c'est une réduction; sauf cette exception, je pense qu'ils sont tous marqués comme vous dites.

Q. Quel était le solde en caisse à la fin de juin?—R. $20,278.87.

Q. Quels ont été les escomptes pendant le mois de juillet?—R. Le 19 juillet, $74,366.80.

Q. Voyez-vous cela mentionné dans l'état, pièce produite (WRD 1)?—R. Je vois un billet de $75,145.00.

Q. Vous n'avez pas de doute que l'item à l'avoir que vous avez mentionné dans la pièce produite (WRD 2) est le produit de ce billet?—R. Je n'en ai pas de doute.

Q. Quel était le solde en caisse à la fin de juillet?—R. $9,002.42.

Q. Quel était le solde en caisse à la fin d'août?—R. 1,869.36.

Q. Quels escomptes ont été ajoutés au compte en septembre?—R. Le 19 septembre, $56,350.71.

Q. Voyez-vous cela mentionné dans la pièce produite (WRD 1)?—R. Je vois un billet de $57,216.00.

Q. Vous n'avez pas de doute que cela est le produit de ce billet que vous avez mentionné?—R. Non.

Q. Pourriez-vous me dire, M. Dean, quel était le solde à l'avoir de M. Beemer le 19 septembre?—R. Je ne puis vous le dire maintenant.

Q. Quel était le solde en caisse à la fin de septembre?—R. Le solde à l'avoir de M. Beemer le 30 septembre était de $13,713.77.

Q. Pendant le mois d'octobre 1887, quels escomptes ont été mis à son crédit?—R. Le 10 octobre, $21,812.06; le 20, $51,883.20.

Q. Pas d'autres en octobre?—R. Non.

Q. Voyez-vous l'un ou l'autre de ces escomptes mentionné dans l'état WRD 12?—R. Je vois, à la date du 20 octobre, un billet de $52,846.00, dont

le produit est, sans aucun doute, le montant mentionné comme porté à l'avoi le 20 octobre.

Q. Quel était le solde en caisse à la fin d'octobre?—R. $18,895.72.

Q. Quel était le solde en caisse en septembre?—R. $9,514.68.

Q. Quels escomptes ont été mis au crédit de Beemer pendant janvie 1888?—R. Le 4 janvier 1888, $13,336.90.

Q. Rien autre chose?—R. Non, ça été tout.

Q. Y a-t-il un item correspondant dans la pièce produite WRD 1?—R. Non

Q. A la fin d'avril 1888, quel était le solde en caisse?—R. $6,441.05.

Q. Y a-t-il eu des escomptes pendant mai 1888?—R. Le 15 mai, $27,052.83

Q. Voyez-vous cet item ou un item correspondant dans la pièce produit WRD 1?—R. Le 15 mai, il y a un item de $27,625, lequel, je n'en doute pas est un item correspondant.

Q. Entre les 15 et 21 mai, il y a une inscription de dépôt de $524.51?—R. Oui.

Q. Et c'est tout?—R. C'est tout entre ces dates.

Q. Voulez-vous avoir la complaisance de produire un état donnant le soldes de crédit de M. Beemer dans son compte courant à votre banque à l fin du jour le 26 juin 1887, le 18 juillet 1887, le 18 septembre 1887, le 1 octobre 1887, le 17 janvier 1888, et le 20 et le 14 mai 1888?—R- Je produi cet état comme pièce (WRD 3).

Q. M. Dean, voulez-vous avoir l'obligeance d'examiner les chèques qu vous sont montrés dans le moment et qui sont marqués depuis la pièce HJB 8 jusqu'à celle HJB 13 inclusivement, et de dire si ces chèques ont été payés pa votre banque?—R. Ils l'ont été.

Q. Beemer serait-il débité de ces chèques dans le compte courant dont i est question dans l'état WRD 2?—R. Oui.

Contre-interrogatoire au témoin par M. Fitzpatrick, conseil de si Adolphe Caron :

Q. Depuis combien de temps êtes-vous employé à la banque?—R. Depui environ huit ans et demi.

Q. Vous avez été adjoint du caissier?—R. Inspecteur.

Q. Le compte dont il est question, pièces produites (WRD 1 et WRD 2) sont-ils tenus par le payeur de la banque?—R. Non.

Q. Le compte et la pièce produite (WRD 1) sont-ils tenus par lui?—R Le compte est écrit par M. Petrie, mais ça ne montre pas nécessairement qu le livre d'où ils ont été pris est tenue par M. Petrie.

Q. Je veux savoir qui l'a tenu, je n'ai pas besoin de savoir ce que ça montre nécessairement. Quel est l'employé de la banque qui est supposé tenir c compte?—R. Parfois c'est l'un et parfois c'est l'autre.

Q. Quel est le nom de l'employé qui le tient?—R. Le teneur du grand-livre des obligations.

Q. Quel est l'employé de la banque qui tient ce compte, WRD 2?—R. Le teneur du grand-livre des dépôts.

Q. Vous avez, pendant la durée de votre service, occupée l'une ou l'autre de ces positions?—R. Non.

Par M. Archibald C. R. :

Q. Ces documents sont extraits des livres réguliers de la banque?—R. Ils le sont.

Et, pour le présent, le déposant ne dit rien de plus.

Je, Thomas P. Owens, un des sténographes officiels de la Chambre des communes, sténographe juré dans cette cause, déclare, sur le serment que j'ai prêté, que ce qui précède est une transcription fidèle du témoignage du témoin susnommé, sténographié par moi.

QUÉBEC, 22 octobre 1892.

Reprise de l'interrogatoire de WILLIAM RODGER DEAN, inspecteur de la banque de Québec.

Interrogé par M. Archibald, C.R. :

Q. Quelle est votre emploi à la banque de Québec?—R. Inspecteur.

Q. Comme tel, vous êtes au fait des comptes de la banque?— R. Oui.

Q. Sir Adolphe Caron avait-il un compte à la banque de Québec, à Québec, pendant la période qui s'étend de 1882 à 1891?—R. Pas de compte régulier, il peut y avoir eu une opération ou deux pendant cette période.

Q. Y a-t-il eu une opération?—R. Oui.

Q. Quand?—R. En février 1891.

Q. Etait-ce un dépôt au crédit de sir Adolphe Caron?—R. C'était un montant que la succursale de la banque de Québec à Ottawa a donné avis de payer à sir Adolphe Caron; nous le plaçâmes à son crédit et il le retira en trois chèques.

Q. A quelles dates?—R. Un chèque de $100 émis le 24 février 1891; un chèque de $500 le 26 février 1891, et un chèque de $1,400 le 3 mars 1891.

Q. Ça clos le compte?—R. Ça clos le compte.

Q. C'est là la seule affaire que, d'après les de livres votre banque, sir Adolpne Caron paraît avoir eu pendant la période que j'ai indiquée?—R. Oui.

Q. Savez-vous à qui ces chèques ont été donnés?—R. Je l'ignore.

Q. Les livres de la banque montrent-ils cela?—R. Non, les livres ne le montreraient pas.

Q. Savez-vous si ces chèques ont été présentés par sir Adolphe Caron lui-même, ou par quelque autre?—R; Je ne puis dire, je l'ignore.

Par M. Pentland, conseil de sir Adolphe Caron :

Q. C'est là le seul compte de dépôts que sir Adolphe Caron paraît avoir eu à votre banque de 1882 à 1891 inclusivement?—R. C'est là tout.

Et le déposant ne dit rien de plus.

Et je, Thomas P. Owens, sténographe juré, déclare sur le serment que j'ai prêté que ce qui précède est une authentique et fidèle transcription des notes sténographiques du témoignage du témoin susnommé.

La Commission royale chargée de s'enquérir de la vérité ou de la fausseté de certaines accusations portées contre sir Adolphe P. Caron reprend ses séances, en la cité de Québec, ce matin, pour recevoir les témoignages qui se rapportent à ces accusations.

PRÉSENTS :

L'honorable M. Adolphe Basile Routhier,
" Melbourne Tait,

Commissaires.

Par l'honorable M. George Irvine, C.R. :

Je comparais devant Vos Honneurs comme conseil de M. Beemer, le témoin à l'interrogatoire duquel on procède. A la dernière séance de la com-

mission, en obéissance à un ordre de la cour, il a apporté les livres dont il est question dans son interrogatoire.

Comme ce n'est que ce matin que mon attention a été appelée là-dessus, j'aimerais, si cela ne doit pas autrement retarder les travaux de la commission, et si celle-ci peut s'occuper d'autre chose pour le présent, j'aimerais, dis-je, à avoir le temps d'examiner d'abord les livres avec M. Beemer.

M. le juge Routhier, commissaire :

La commission n'a pas d'objection à cela.

L'honorable Thomas McGreevy, de la ville de Québec, étant régulièrement assermenté, dépose comme il suit :

Interrogé par M. Archibald, C.R., conseil de la couronne.

Q. M. McGreevy, votre subpœna vous sommait, n'est-ce pas, de produire tous les livres, livres de banque, livres de chèques, talons de chèques, reconnaissances, lettres, ordres, papiers et pièces concernant la réception et le paiement de l'argent dépensé dans les élections, quand vous étiez trésorier politique du parti conservateur pour le district de Québec ?—R. Je n'ai ni livres ni autres papiers que des reconnaissances. Je les ai produits à Ottawa pendant les investigations, et ils y sont restés, on ne m'en a remis aucun. Il n'y a que les reconnaissances que j'aie aujourd'hui en ma possession. Elles sont dans quelques-unes de mes boîtes. J'ai déménagé dernièrement, et elles sont empaquetées quelque part, je ne sais pas dans quelle boîte pour le moment. Je n'ai que les reconnaissances.

M. Fitzpatrick, C.R. :

Vos Honneurs, avant d'entrer dans cette question, je voudrais savoir si nous allons avoir toutes les écritures accumulées par M. McGreevy en sa qualité de trésorier du parti conservateur, depuis 1882 jusqu'à 1891, étalées ici pour régaler la curiosité. Cela pourrait être intéressant, mais il me semble que ce ne serait guère pratique dans cette enquête.

M. le juge Tait :

M. Archibald a demandé au témoin si son subpœna le sommait d'apporter ses livres, et ce n'est guère encore le temps de soulever cette objection.

Interrogé par M. Archibald, C.R., l'un des avocats de la couronne :

Q. Au fait, avez-vous agi pour le parti politique de sir A. P. Caron relativement à des élections dans le district de Québec ?—R. J'ai eu quelque chose à faire avec les élections.

Q. Qu'est-ce que vous avez eu à faire avec ces élections ?—R. J'avais à faire la distribution des fonds recueillis pour les élections, selon des ordres qui m'étaient donnés.

Q. Pendant combien de temps avez-vous agi en cette capacité ?—R. Je crois que j'ai commencé en 1882 ou dans les environs.

Q. Et jusqu'à quelle date ?—R. Jusqu'à 1887.

Q. Y compris 1887 ?—R. Y compris 1887.

Q. Il y a eu des élections générales pendant cet intervalle, n'est-ce pas ? —R. Il y a eu une élection générale en 1882 et une en 1887.

Q. En quel mois de 1882? Vous rappelez-vous?—R. Je crois que c'était en juin ou juillet, dans l'été de 1882.

Q. Et en 1887?—R. En février, je crois.

Q. C'est-à-dire au commencement de 1887?—Oui, au commencement.

Q. Ainsi on peut dire que vous étiez le trésorier politique?—R. Certains fonds m'étaient mis entre les mains, et on tirait sur moi pour la distribution.—Je n'étais pas trésorier politique. Je crois qu'il y avait généralement un trésorier politique de nommé. J'avais simplement en ma possession certains fonds que je distribuais.

Q. Je suppose que vous gardiez ces fonds à la banque?—R. Non, très rarement. Il a pu y en avoir à la banque, mais en général je donnais du papier-monnaie. Je ne donnais jamais de chèques.

Q. Et l'argent vous était-il remis en papier-monnaie?—R. Je crois que l'argent me venait généralement en papier-monnaie.

Q. Et était donné en papier-monnaie?—R. Il m'était donné en papier-monnaie.

Q. Et vous le distribuiez en papier-monnaie?—R. Je le distribuais en papier-monnaie.

Q. Quelqu'un vous donnait-il des instructions, vous contrôlait-il relativement à la distribution de ces fonds?—R. Il existait certains arrangements par lesquels certaines sommes allaient à différentes personnes, et je les payais selon qu'on tirait sur moi.

Q. Vous dites qu'il existait des arrangements; je voudrais savoir comment ces arrangements étaient faits, et par qui?—R. Je ne sais pas d'arrangement particulier. Il était entendu qu'il y avait tel montant d'argent et que cet argent devait être payé sur ordres.

Q. Je veux savoir qui dirigeait et contrôlait ces arrangements?—R. A quelle époque?

Q. Disons en 1887?—R. Je crois que c'étaient sir Hector Langevin et sir A. P. Caron; ils s'entendaient à ce sujet.

Q. Vous dites sir Hector Langevin et sir A. P. Caron; y en avait-il d'autres?—R. Pas que je sache.

Q. Avez-vous distribué quelque argent de ces fonds sans ordre de l'un de ces messieurs?—R. J'ai pu le faire; on avait pu me dire de donner de l'argent et j'ai pu en donner sans ordre par écrit, mais le gros a été donné sur ordres écrits.

Q. Sur ordres écrits?—R. Oui.

Q. Je suppose que vous avez ces ordres?—R. Je crois que je les ai, la plupart.

Q. Vous ne les avez pas apportés?—R. Non, je ne saurais les avoir avant quelques jours; j'ai changé de maison et ils sont dans différentes boîtes; il y en a dans des boîtes et d'autres dans mon coffre de sûreté. Je pourrais mettre la main dessus dans une couple de jours.

Q. Mais n'avez-vous pas eu le temps de les chercher?—R. Non; le subpœna a été laissé à la Rivière-du-Loup, et j'étais à Montréal alors. J'avais affaire là et n'ai pu arriver ici qu'hier. Je les chercherai, et je crois que je pourrai les trouver dans quelques jours.

Q. Vous dites quelques jours; je veux plus de précision?—R. Je ne saurais dire où sont mes boîtes en ce moment, quelques-unes sont à la Basse-ville, et quelques-unes à la maison que j'occupe aujourd'hui, je ne saurais les trouver tout de suite. Il manquait certaines choses, et il a fallu ouvrir quelques-unes des boîtes. Mais je les ai quelque part et je les trouverai.

Q. Vous avez parlé de deux élections générales, une en 1882 et l'autre en 1887 ; avez-vous agi dans la même capacité dans les deux ?—R. Non, pas tout à fait. Il n'y avait pas d'ordres écrits en 1882. Les fonds étaient distribués en conformité de certain arrangement, certaine entente verbale. Il n'en était pas gardé d'écritures.

Q. Mais étiez-vous sous la direction des mêmes personnes en 1882 ?—R. Je ne saurais dire cela. Je ne voudrais pas dire que c'étaient les mêmes personnes. Je ne pense pas que sir A. P. Caron ait eu rien à faire avec 1882. Je ne le pense pas.

Q. Y a-t-il eu des élections partielles entre ces deux dates ?—R. Oh, oui! Il y en a eu un assez bon nombre, je crois.

Q. Avez-vous agi en qualité de trésorier dans ces élections partielles ?—R. Quelques fois.

Q. Ces élections étaient-elles aussi dirigées par sir Hector Langevin et sir A. P. Caron ?—R. Je ne saurais en donner de détails, parce qu'il n'était pas tenu de comptes. Il y avait des fonds de recueillis et ces fonds m'étaient envoyés, ou on me demandait d'envoyer de l'argent, et cet argent m'était ensuite remboursé. Il y a eu quelques élections partielles. Je ne saurais dire au juste lesquelles, parce que je n'en ai pas gardé d'écritures.

Q. Vous ne pouvez pas dire que sir A. P. Caron ait eu rien à faire avec les ordres qui vous ont été envoyés dans l'intérêt de ces élections partielles ?—R. Je ne saurais dire. Je ne voudrais pas jurer qu'il y ait eu rien à faire.

Q. Ce n'est que pour les élections générales de 1887 ?—R. Principalement 1887.

Q. Alors avez-vous tenu compte des différentes sommes d'argent que vous avez payées dans cette élection ?—R. Dans quelle élection ?

Q. Dans l'élection de 1887 ?—R. J'avais un compte des montants reçus et des montants payés.

Q. Avez-vous ce compte ?—R. C'est la même chose ; ce sont les pièces dont j'ai déjà parlé, les reconnaissances pour les sommes que j'ai payées.

Q. Je suppose que vous ne payiez pas d'argent avant qu'on ne vous eut fait les fonds ?—R. Quelquefois j'avançais de l'argent. Je donnais mon propre argent, et j'avais à me reposer sur l'attente d'être remboursé plus tard.

Q. Vous comptiez sur votre espoir d'être remboursé ?—R. Oui.

Q. Mais dans cette élection de 1887, vous avez reçu des fonds pour cette fin ?—R. Oui.

Q. En avez-vous reçu des mains de sir A. P. Caron lui-même ?—R. Je crois que oui.

Q. Pouvez-vous dire jusqu'à quel montant ?—R. Je crois que c'était vingt-cinq mille piastres ($25,000.00) ou à peu près, peut-être un peu moins.

Q. Au moyen de chèque n'est-ce pas ?—R. J'ai reçu l'argent en billets de banque.

Q. Vous ne savez pas de quelle banque ?—R. C'est chose un peu difficile à se rappeler aujourd'hui.

Q. Je le suppose bien, à moins que vous n'y ayez fait particulièrement attention. Ces billets étaient-ils de la banque de Québec ?—R. Je ne sais pas. Il pouvait y en avoir de la banque de Québec, mais je ne saurais le jurer ni jurer le contraire.

Q. Vous êtes sûr que ce n'est pas un chèque que vous avez reçu ?—R. Je suis tout à fait convaincu que c'était du papier-monnaie.

Q. En avez-vous reçu de M. H. J. Beemer ?—R. Non. Je n'ai pas eu d'argent de M. Beemer.

Q. Vous n'avez pas reçu d'argent de M. Beemer?—R. Non.

Q. Ni aucun document représentant de l'argent?—R. Non.

Q. Quelque chèque?—R. Rien du tout.

Q. Pas de billet ni rien de la sorte?—R. Rien du tout. Je n'ai pas eu d'affaire avec M. Beemer que je puisse me rappeler au sujet d'élections.

Q. Avez-vous reçu de l'argent de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean?—R. Non, monsieur.

Q. Pas un sou?—R. Pas un sou, rien.

Q. Ni chèque ni billets?—R. Ni chèque, ni billets, ni rien autre chose.

Q. En avez-vous reçu de la Compagnie de chemin de fer, de commerce et d'exploitation des forêts du Lac Saint-Jean (*Lake St. John Railway Trading and Lumbering Company*)?—R. Non.

Q. Pas un sou?—R. Non, pas un sou.

Q. Pendant toute la période?—Non, de toute la période; je n'ai jamais reçu un sou; ni chèque, ni souscription, ni rien de semblable.

Q. Durant toute la période de 1882 à 1891?—R. Pas un dollar.

Q. Ni en argent, ni en chèques, ni autrement?—R. Ni en argent, ni en chèque, ni en billets promissoires.

Q. En avez-vous reçu de James G. Ross, président de la Compagnie de Construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean?—R. Non, pas pour fins électorales.

Q. Pas pour les élections?—R. Non, pas un sou.

Q Rien de Ross, Frères?—R. Ni de Ross, Frères non plus.

Q. En avez-vous reçu des directeurs de la Compagnie de Construction?—R. Non, ni directement, ni indirectement.

Q. Avez-vous rien reçu soit de la Compagnie de Construction, ou de la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, ou de M. Beemer, directement ou indirectement?—R. Non.

Q. Saviez-vous si vous étiez la seule personne chargée de faire les déboursés pour ces élections dans ce district?—R. Je n'en connaissais pas d'autre que moi pour les élections fédérales.

Q. Pensez-vous que s'il y en eût eu d'autre vous l'auriez su?—R. Je crois qu'il n'y en avait pas d'autre. Il n'y en avait pas à ma connaissance. Je crois que s'il y en eût eu je l'aurais su.

Q. M. McGreevy, savez-vous si aucune des autres sommes que vous avez reçues pour ces fins vous sont venues soit directement soit indirectement de M. H. J. Beemer?—R. Il n'en est pas venu de lui.

Q. Il n'en est pas venu de lui?—R. Non.

Q. Ni des deux compagnies que j'ai mentionnées?—R. Non. Ni de la Compagnie de Construction, ni de la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, ni de M. Beemer.

Q. Avez-vous eu autres affaires que celles que vous avez mentionnées, d'aucune façon, avec M. Beemer ou la Compagnie du Chemin de fer ou la Compagnie de Construction?—R. Aucune affaire.

Q. Avez-vous eu, M. McGreevy, quelque conversation avec sir A. P. Caron, au sujet de la caisse électorale ou de la façon d'en disposer?—R. Réellement, il y a déjà longtemps de cela. Il y a trois ou quatre ans voyez-vous, et il y a pu y avoir une conversation entre nous, mais je n'aimerais pas à jurer de ce qui a pu être dit. Il y a cinq ou six ans de cela. Plusieurs opérations ont eu lieu dont je ne voudrais pas jurer. Je ne pourrais pas jurer d'une conversation.

Q. Mais il peut y avoir quelque chose dont vous vous souvenez, M. McGreevy?—R. Rien de particulier.

Q. Les souscriptions que vous avez reçues vous étaient-elles envoyées sans que vous les ayez sollicitées?—R. J'en ai recueilli moi-même, mais ce que sir A. P. Caron m'a donné ne m'a pas été donné à ma demande. Il me l'a passé.

Q. Sir A. P. Caron vous a-t-il donné des instructions au sujet des personnes auxquelles vous deviez demander des souscriptions?—R. Non.

Q. Sir A. P. Caron vous a-t-il dit où il avait reçu les $25,000 qu'il vous donnait?—R. Il est assez difficile de dire avec certitude ce qui s'est passé alors, l'opération s'est faite verbalement. Il m'a donné l'argent en billets de banque et je lui en ai donné une reconnaissance.

Q. Mais vous a-t-il dit où il avait eu l'argent?—R. Il a pu me dire cela alors, mais je ne suis pas sûr. Je n'aimerais pas à dire oui ou non, s'il m'a dit en cette occasion où il avait eu l'argent.

Q. Saviez-vous où il l'avait eu?—R. Si je le savais, ce devait être d'après ce qu'il m'avait dit, car je n'en savais rien autrement.

Q. Le saviez-vous?—R. Je ne puis jurer positivement.

Q. Si vous le saviez ou non?—R. Je n'aimerais pas à le jurer.

Q. Vous deviez avoir une impression à ce sujet?—R. Naturellement j'avais des impressions, mais je ne sais si elles étaient exactes ou non.

Q. Avez-vous des lettres ou des écritures de quelque sorte qui pourraient vous renseigner sur la provenance de cet argent?—R. Oh non, aucune. Il n'y a pas de lettres.

Q. Avez-vous à part les reçus ou reconnaissances que vous avez mentionnés, quelque correspondance avec sir A. P. Caron?—R. Non, aucune.

Q. Avez-vous d'autres livres ou documents qui se rapportent à ces affaires, à part les reçus?—R. Rien que les reçus. Tous les autres livres, documents et chèques sont à Ottawa. Je les avais là durant l'investigation et ils ne m'ont jamais été rendus. Je n'en ai pas vu un seul depuis lors.

Q. Ils sont en ce moment à Ottawa?—R. Oui.

Q. Et tout ce que vous avez sont ces reçus?—R. Ces reçus; pour ma propre protection.

Avez-vous communiqué ces reçus à quelqu'un?—R. Je les ai communiqués à mes avocats et autres intéressés dans la poursuite qui avait lieu.

Q. En avez-vous livré à la publicité?—R. J'en ai vu qui ont été rendus publics, mais c'était sans mon autorisation ou mon consentement, et malgré moi.

Par M le juge Tait:

Q. Savez-vous si certaine partie des fonds que vous avez reçus pour les élections, et dont vous avez parlé, venait des subventions votées par le parlement fédéral à la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean?—R. Je n'ai aucune connaissance personnelle de cela.

Q. Avez-vous quelque raison de croire que quelque partie de ces fonds provenait de la subvention?—Je n'aimerais à jurer rien de pareil, parce que je ne le sais pas.

Par M. le juge Routhier:

Q. Sir Adolphe Caron ne vous l'a jamais dit?—R. Je ne crois pas qu'il m'ait dit cela.

M. Archibald, l'un des avocats de la couronne, demande qu'il soit ordonné au témoin de produire les reconnaissances ou reçus devant la commission—M. McGreevy: Je promets de les fournir aussitôt que je les aurai

trouvés. J'avais seize pleines voitures de papiers. Je n'ai pas pu mettre la main sur les boîtes qui les contiennent, mais je promets de les produire aussitôt que je les aurai trouvés. Je crois que je pourrai les produire mardi prochain.

Les avocats de sir A. P. Caron n'ont pas de questions à poser.

Et pour le présent, le témoin ne dit rien de plus.

QUÉBEC, 4 octobre 1892.

Le quatrième jour d'octobre l'honorable Thomas McGreevy, régulièrement assermenté, est rappelé et dépose comme suit :—

Je n'ai pas encore trouvé ces papiers ; je les ai cherchés, mais j'ai encore plusieurs boîtes à visiter.

Interrogé par M. Archibald, l'un des avocats de la couronne.

Q. Etes-vous en mesure de dire que vous avez fait des recherches complètes pour ces reçus ?—R. J'ai fait des recherches, mais ces recherches ne sont pas terminées encore, parce qu'il y a un grand nombre de boîtes à visiter. Mais je sais que j'ai ces reçus quelque part ; je les ai vus l'hiver dernier. J'ai déménagé et empaqueté mes effets. Les choses se sont trouvées mêlées. Je les croyais dans le coffre-fort ; mais j'y suis allé ce matin, et ils n'y sont pas ; c'est-à-dire à la maison que j'occupais sur l'esplanade.

Q. Vous n'êtes pas en mesure de dire que ces documents ne peuvent pas être trouvés ?—R. Je ne puis dire cela. Je ne voudrais pas dire cela. Je crois que je pourrai les trouver avec le temps.

Q. Combien de temps vous faudrait-il pour terminer vos recherches ?—R. Il peut me falloir encore deux jours avant de les trouver.

M. ARCHIBALD, l'un des avocats de la couronne : Je demande une ordonnance à l'effet que les recherches soient continuées et que le témoin produise ces papiers aussitôt qu'il les aura trouvés.

M. FERGUSON, C.R.—Quels sont ces papiers ?

M. ARCHIBALD, C.R.—Les ordres en obéissance auxquels l'argent était payé.

M. FERGUSON, C.R.—Est-ce important ? Il a été prouvé que l'argent a été reçu pour les élections, et les instructions données à la commission ne portent pas sur la manière dont cet argent a été appliqué.

M. le juge Tait, commissaire :

Il me semble que l'objet est de prouver que sir A. P. Caron a tiré sur cette caisse entre les mains de M. McGreevy ; naturellement, ce n'est que pour ce qui regarde sir A. P. Caron que ces documents peuvent être utiles. Si M. McGreevy a des ordres de sir A. P. Caron relativement à ces $25,000, cela peut être regardé comme lié à l'objet de l'investigation.

M. FERGUSON, C.R.—Il me semble que l'investigation a pour objet de découvrir si ces fonds ont été reçus pour des fins d'élection, et cela est déjà fait.

M. le juge Routhier, commissaire :

Le meilleur moyen de prouver cela, c'est de produire ces papiers.

M. FERGUSON, C.R.—M. McGreevy a déjà prouvé cela. Nous n'avons pas besoin de rechercher si M. McGreevy a dit la chose comme il aurait dû.

M. ARCHIBALD, C.R.—Je ne me propose pas de faire plus que de rattacher sir A. P. Caron à la distribution de cet argent.

L'ordonnance demandée est accordée.

Interrogé par M. Archibald, C.R., pour la couronne.

Q. Comme M. McGreevy est en ce moment devant la commission, je désire lui demander s'il a reçu de l'argent de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata?—R. Aucun argent quelconque.

Q. Vous dites que vous n'avez reçu aucun argent quelconque pour fins d'élections de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata?—R. Non, non plus que pour aucune autre fin.

Q. Vous n'en avez pas reçu des directeurs?—R. Non, pas des directeurs non plus.

Q. Pas de M. J. J. McDonald?—R. Non.

Q. Pas de M. A. R. McDonald?—R. Non.

Q. Pas du Dr Grandbois?—R. Non, rien du tout, d'aucun d'eux.

Q. D'aucun d'eux absolument?—R. D'aucun d'eux absolument.

Et le témoin, pour le présent, ne dit rien de plus.

Je, Thomas P. Owens, sténographe assermenté de la Chambre des communes, certifie par le présent que les dépositions qui précèdent sont la véritable et fidèle reproduction de mes notes sténographiques.

QUÉBEC, 26 octobre 1892.

L'honorable THOMAS MCGREEVY, de la ville de Québec.

L'examen du témoin ci-dessus nommé est repris.

Interrogé par M. Bisaillon, C.R., l'un des avocats de la couronne.

Q. Vous avez reçu ordre de la commission d'apporter les ordres de sir A. P. Caron. Les avez-vous?—R. J'en ai; oui, je les ai.

Q. Voulez-vous les produire?—R. Je préférerais ne pas le faire. Je n'ai pas d'objection à en donner des copies. J'aimerais garder les originaux.

Q. Voulez-vous en donner des copies?—R. Si vous désirez en prendre des copies, je n'ai pas d'objection, mais je préférerais ne pas m'en déposséder. Je me suis dépossédé de papiers et documents l'année dernière à Ottawa, et je ne les ai jamais revus.

Q. Veuillez lire au sténographe officiel les papiers et documents que vous avez en ce moment entre les mains?—R. Le premier est comme suit:—

$1000.

Veuillez payer à M. Larose pour dépenses licites, dans Mégantic, mille piastres, 8–2–87.

ADOLPHE CARON.

L'HONORABLE T. MCGREEVY,
Québec,
Reçu ce montant.

D. L. LAROSE.

(2) 3 février 1878.

Personnel.

CHER M. MCGREEVY,

Voulez-vous me faire la faveur de donner à M. Tarte ce qu'il vous expliquera être nécessaire.

Votre, etc., A. P. C.

Payé $150, Tarte et Huot.

Q. Est-ce là la signature de M. Tarte ?—R. Non, c'est une note de ma main.

(3)

Reçu de M. McGreevy cinq cents piastres, dépenses licites, élection du comté de Québec.

ADOLPHE P. CARON.

Par M. Archibald, C.R. :

Q. Cela porte-t-il une date ?—R. Il n'y a pas de date à ceci.

Par M. Pentland, C.R. :

Q. Ceci se rapporte-t-il à l'élection de 1887 ?—R. Je le crois. J'ai placé cette reconnaissance parmi les papiers de 1887. C'est parmi ces papiers que je l'ai trouvé. Je ne peux pas dire absolument si elle se rapporte à 1887 ou non ; c'est mon opinion, voilà tout.

(N° 4.)

Veuillez donner à M. H. B. Smith, cent cinquante piastres pour dépenses licites dans le comté de Québec.

L'honorable T. McGreevy, Québec.

Québec, 9, 2, 87,

ADOLPHE P. CARON.

Q. Il n'y a pas de date à cela ?—R. Oui, et il y a aussi une petite note de ma main, le mot *payé.*

Q. Vous avez fait cette note ?—R. Oui, elle est de ma propre main.

Par le juge Routhier :

Q. Cela a-t-il été payé ?—R. Puisque je l'ai marqué payé, cela devait l'être.

(N° 5.)

Reçu de l'honorable M. McGreevy deux mille piastres.

Québec, 19, 2, 87.

ADOLPHE P. CARON.

(N° 6.)

$200.

Reçu de l'honorable T. McGreevy, deux cents dollars pour dépenses licites pour le comté de Québec.

ADOLPHE P. CARON.

Q. Y a-t-il une date à cela ?—R. Il n'y a pas de date signée par lui.

Q. Qu'avez-vous à dire à propos de cette reconnaissance ?—R. La même chose que pour les autres. Je l'ai trouvée parmi mes papiers.

Par M. Ferguson, C.R.

Q. C'est tout ce que vous savez de la date de cette reconnaissance ?—R. C'est tout ce que je sais de sa date.

(N° 7.)

$400.

Veuillez payer quatre cents dollars, dépenses licites, comté de Québec.

Québec, 17 fév. 89.

ADOLPHE P. CARON.

Q. Cet ordre ne dit pas à qui la somme a été payée. Savez-vous à qui elle l'a été ?—R. Non.

Par M. Ferguson :

Q. Savez-vous si elle a bien été payée ?—R. Elle doit l'avoir été.

Par M. Bisaillon, C. R.

Q. Savez-vous bien si elle a été payée ?—R. Elle a été payée, mais je ne suis pas pour jurer d'aucun détail, parce qu'il y a trop longtemps de cela.

(N° 8.)

Reçu de l'honorable T. McGreevy cent dollars pour dépenses licites, comté de Québec.

ADOLPHE P. CARON.

Q. Il n'y a pas de date ?—R. Non.

Par M. Ferguson :

Q. Avez-vous quelque idée de l'époque à laquelle vous avez eu cette reconnaissance ?—R. Je suis sous la même impression que pour les autres. Elle se trouve avec mes papiers de 1887.

(N° 9.)

Veuillez payer à M. Desjardins deux cent cinquante dollars pour dépenses licites dans le comté de Montmorency.

19-2-87. ADOLPHE P. CARON.

Reçu le montant ci-dessus,

L. H. DESJARDINS.

(N° 10.)

L'honorable T. McGREEVY,
Québec.

Veuillez donner au porteur deux cents dollars pour dépenses licites dans le comté de Lévis.

ADOLPHE P. CARON.

Reçu deux cents dollars.

CHS. DARVEAU.

Q. Y a-t-il une date à cela ?—R. Non.

Q. Avez-vous trouvé ces papiers parmi les autres de 1887 ?—R. Oui.

Par M. Ferguson :

Q. Et c'est la seule raison qui vous fait croire qu'il est de cette date ?—R. Oui.

(N° 11.)

L'honorable T. McGREEVY,
Québec.

Veuillez donner au porteur deux cents dollars pour dépenses licites, élection de Bellechasse.

Québec, 5-2-87. ADOLPHE CARON.

Reçu le montant,

I. R. BELLEAU.

(N° 12.)

$1,500.

Veuillez donner à M. Santerre, pour dépenses licites dans l'élection de Bellechasse, cinq cents dollars.

Québec, 8-2-87.

ADOLPHE P. CARON.

L'honorable T. McGreevy,
Québec.

Reçu le montant,

Adélard Santerre.

(N° 13.)

L'honorable T. McGreevy,
Québec.

Veuillez donner au porteur, M. Santerre, trois cents dollars, dépenses licites, pour le comté de Bellechasse. 4–2–87.

ADOLPHE P. CARON.

Reçu le montant ci-mentionné,

Adélard Santerre.

(N° 14.)

Veuillez donner au porteur, M. Belleau, quatre cents dollars, pour dépenses licites, élection de Bellechasse.

Québec, 12-2-87.

ADOLPHE P. CARON.

L'honorable T. McGreevy,
Québec.

Reçu le montant,

Eus. Belleau.

(N° 15.)

$100.

Veuillez donner au porteur, M. Fradette, cent dollars pour dépenses licites dans l'élection de Bellechasse.

Québec, 9-2-87.

ADOLPHE P. CARON.

Reçu le montant,

Pierre Fradette.

(N° 16.)

Reçu de l'honorable T. McGreevy, mille dollars pour dépenses licites dans l'élection de Berthier.

Québec, 7-2-87.

JOS. ROBILLARD.

Q. Qui est Joseph Robillard?—R. Je crois que c'était un candidat pour le comté de Berthier.

Q. Pour l'élection provinciale ou l'élection fédérale?—R. Je crois que vous trouverez une reconnaissance pour ceci quelque autre part.

(N° 17.)

Payez à M. Larue le reste de la somme attribuée au comté de Portneuf.
Québec, 17 février 1887.

ADOLPHE P. CARON.

(N° 18.)

$800.

Veuillez donner huit cents dollars à M. Santerre, huit cents dollars pour dépenses licites dans l'élection de Bellechasse.
Québec, 14 février 1887.

ADOLPHE P. CARON.

M. T. McGreevy,
Québec.

Q. Il n'y a pas de reconnaissance sur cet ordre ?—R. Je n'en vois pas.

Q. Savez-vous si la somme a été payée à M. Santerre ?—R. Elle doit avoir été payée.

(N° 19.)

A l'honorable T. McGreevy,
Québec.

Veuillez donner au porteur, sous pli, pour M. P. Landry, mille piastres pour dépenses licites dans l'élection de Montmagny.
Québec, 10 février 1887.

ADOLPHE P. CARON.

Reçu un paquet représenté comme contenant la somme ci-dessus.

H. HÉBERT.

(N° 20.)

Cher M. McGreevy,—Veuillez donner à M. Desaulniers cinq cents dollars pour lesquels il vous donnera son billet. Cela a été entendu entre lui et moi.

ADOLPHE P. CARON.

(N° 21.) Québec, 4 février 1882.

A six mois de cette date, je promets payer à mon ordre, à la banque Union, ici, la somme de cinq cents dollars pour valeur reçue.

F. L. DESAULNIERS.

Payé 8 août 1889,
N° 69. Québec, P.Q.

6–7 août,
H. M. 710.
7–8 août.

Ce que je viens de lire est un billet que m'a donné M. Desaulniers, mais qu'il n'a jamais payé.

Q. Ce billet se rattache-t-il aux élections de 1887 ?—Oui ; absolument. Il se trouve parmi ces papiers, et la somme lui a été donnée dès le commencement pour fins d'élections ; c'est ce que je crois ; c'est mon opinion.

Par M. Ferguson :

Q. Il n'y a pas de date, et vous ne pouvez dire ?—R. Il n'y a pas de date à l'ordre.

(N° 22.)

$200. Veuillez payer à M. Julien Chabot deux cents dollars, dépenses faites pour l'élection de Lévis.

Honorable T. McGreevy,
Québec.

Québec, 14 février 1887. ADOLPHE P. CARON.

Q. Ce montant a-t-il été payé à M. Chabot ?—Oui, j'en ai un reçu.

(N° 23.)

Honorable T. McGreevy.

Veuillez payer au porteur, M. V. W. Larue, notaire, de Québec, cinq cents piastres ($500) pour dépenses licites pour le comté de Québec.

ADOLPHE P. CARON.

Québec–25–1–1887.

Ce dernier ordre porte au dos ce qui suit :—

(N° 24.)

Veuillez payer à M. J. E. Prince, l'agent local de M. Ed. J. Duchesnay, le candidat conservateur dans le comté de Portneuf.

Québec–25–1–1887. V. W. LARUE.

Reçu le montant ci-dessus, ce 31 janvier 1887.

J. E. PRINCE.

Q. Avez-vous quelque doute que la somme payée à M. Prince soit celle mentionnée dans l'ordre de sir A. P. Caron ?—R. Je crois que c'est la même.

Q. Ainsi, l'ordre était en faveur de M. Larue, et celui-ci en a ordonné le paiement à Prince ?—R. C'est ce qui se voit.

(N° 25.)

Cher M. McGreevy,—Veuillez payer à M. Tarte cinq cents dollars. J'expliquerai.

ADOLPHE P. CARON.

Reçu le montant.

J. I. TARTE.

Q. Avez-vous quelque doute que cette somme ait été payée dans le cours de l'élection de 1887 ?—R. Je n'ai pas de doute que la somme ait été payée.

Par M. Ferguson :

Q. Cela se rattachait-il à l'élection ?—R. Je le crois ; j'ai trouvé l'ordre parmi les papiers de l'élection de 1887.

(N° 26.)

Veuillez donner à M. Chassé deux cents piastres pour dépenses à Gaspé aller et retour.

Québec, 4, 3, 87.

ADOLPHE P. CARON.

A l'honorale THOMAS McGREEVY,
Québec.

Reçu la somme de $200, 4 mars 1887.

H. CHASSÉ.

(N° 27.)

Veuillez payer quatre cents dollars pour l'élection de Gaspé.

Québec, 8, 3, 87. ADOLPHE P. CARON.

(N° 28.)
$300.

Donnez à M. V. W. Larue, trois cents piastres pour dépenses licites dans le comté de Portneuf.

A. P. CARON.

L'honorable THOMAS McGREEVY,
Québec.

Reçu la somme de trois cents dollars mentionnée dans l'ordre sur M. McGreevy.

V. W. LARUE.

(N° 29.)
$800.

Veuillez payer à M. W. Larue pour dépenses licites dans l'élection de Portneuf.

Québec, 12, 2, 87.

ADOLPHE P. CARON.

L'honorable THOMAS McGREEVY, Québec.

Reçu huit cents dollars.

12, 2, 87. V. W. LARUE.

(N° 30.)
$1,000.

Veuillez payer mille piastres ($1,000) à M. Robillard pour dépenses licites dans Berthier.

A. P. CARON.

Q. Il n'y a pas de date à cela ?—R. Non, il n'y a pas de date.

M. FERGUSON s'oppose à la production des documents qui ne sont pas datés.

Par M. Bisaillon :

Q. Voulez-vous dire si le reçu daté 7-2-87 se rapporte à cet ordre que vous venez de lire ?—R. C'est comme cela que je l'entends. Je les mets ensemble à cause de cela. Le reçu et l'ordre sont ensemble à cause de cela. C'est pourquoi je l'ai apporté.

(N° 31.)
$200.

Q. Veuillez payer au porteur, M. J. A. Morency, deux cents dollars, pour dépenses licites de la Beauce.

Québec, 31, 1887. A. P. CARON.

Reçu le montant.
J. A. MORENCY

Q. Avez-vous quelque doute que ceci ait été payé durant l'élection de 1887 ?—R. Il n'y a pas de doute que cela a été payé.

Q. Pendant l'élection de 1887 ?—R. Je le crois, je ne peux jurer plus.

(N° 32.)

Veuillez donner à M. Tarte trois cents dollars pour dépenses licites dans le comté de Charlevoix.

Québec, 25, 1, 87. ADOLPHE P. CARON.

Reçu le montant.

J. I. TARTE.

(N° 33.)

$800.

Veuillez payer huit cents piastres pour dépenses licites dans l'élection de Charlevoix.

Québec, 7, 2, 87.

ADOLPHE P. CARON.

Q. Cela a-t-il été payé ?—R. Il n'y en a pas qui n'aient été payés. Tous les ordres ont été payés.

Q. Vous ne pouvez pas dire à qui cela a été payé pour le comté de Charlevoix ?—R. Non ; mais quand l'argent n'était pas payé je remettais l'ordre.

Q. Cela a-t-il été payé à M. Tarte ?—R. Cela a pu lui être payé ou à quelque autre personne.

(N° 34.)

Mon cher M. McGreevy,

Veuillez donner pour moi deux cents dollars à Tarte et Casgrain, à compte de Beauport.

Tout à vous,

ADOLPHE P. CARON.

(13-6-82.)

Par M. Bisaillon, C.R. :

Q. Je remarque que presque tous ces reçus sont endossés. L'ont-ils été par vous ou par votre commis ?—R. Quelques-uns par moi et quelques-uns par mon commis. Gaspé, $400, ceci est de ma main ; Mégantic, $1,000, ceci est de ma main ; comté de Québec, $150, ceci n'est pas de moi, mais de la main du jeune Power, mon commis, qui est mort. Comté de Québec, $500 ; ceci est de ma main. Comté de Québec, $150 ; ceci n'est pas de moi. Comté de Québec, $2,000 ; ceci n'est pas de moi. Comté de Québec, $400 ; ceci est de moi. Montmorency, $250 ; ceci est mon écriture. Comté de Québec, $1,000 ; ceci est mon écriture. Lévis, $200 ; ceci est de la main de mon commis. Bellechasse, $500, $100, $400 ; ceci est de mon écriture. Comté de Québec, $400 ; ceci est de moi. Montmagny, $1,000 ; ceci est de moi. Lévis, $200 ; ceci est de moi. Berthier, $1,000 ; ceci est de moi. Charlevoix, ceci, je crois est de l'écriture de mon commis.

Q. Vous preniez l'endossement, M. McGreevy ; était-ce votre habitude de mettre ces papiers en certains endroits ?—R. Oui ; je les mettais généralement ensemble.

Q. Les documents d'une année ne seraient pas mêlés à ceux d'une autre année ?—Je ne dis pas que cela ne pourrait pas arriver. Je ne jure pas cela.

Q. Mais ce serait l'exception?—R. J'en ai trouvé de mêlés en quelques cas, mais je les ai séparé autant que possible.

Q. Avez-vous tenu un livre de comptes pour le paiement de quelques ordres reçus de sir A. P. Caron?—R. Je n'ai tenu aucun compte. Je tenais un mémoire, mais pas de livres.

Q. Pourriez-vous dire avec l'aide de ce mémoire les dates des différents paiements qui ont été faits?—R. Je ne puis jurer si j'ai ce mémoire ou non. J'ai apporté tout ce que j'ai pu découvrir portant le nom de sir Adolphe Caron, ou son écriture.

Q. Vous n'avez pas trouvé de mémoire?—Non, il n'y a pas de mémoire distinct pour cela.

Q. Etes-vous sûr de cela?—R. J'en suis tout à fait sûr.

Q. Les montants étaient-ils payés en argent ou en chèques?—R. Je ne donnais aucun chèque. Tout était payé en papier-monnaie.

Q. Voulez-vous dire si les différents montants que vous avez payés d'après ces ordres ont été portés contre la somme déposée entre vos mains pour l'élection de 1887?—R. Sans doute, portés aux emplois d'argent de 1887.

Q. C'est-à-dire contre les $25,000 que vous avez reçus de sir A. P. Caron?—R. Je ne dis pas exactement cela. Il y avait d'autres fonds que cela; ces paiements ont pu être faits sur d'autres fonds.

Par M. le juge Routhier:

Q. Alors sur la caisse générale?—R. Oui, sur la caisse générale.

Par M. Archibald:

Q. Et ces $25,000 faisaient partie de la caisse générale?—R. Oui, ils en faisaient partie.

Par M. Bisaillon:

Q. Avez-vous quelque moyen de vous assurer si les montants des ordres que vous avez produits ont été payés durant l'élection de 1887?—R. C'est mon impression, et voilà pourquoi je les ai apportés. Il peut cependant y avoir erreur, et je ne peux jurer de la chose.

Q. Vous n'avez pas d'autres moyens de vous rappeler la chose?—R. Non.

Q. Ces documents que vous avez produits étaient en votre possession, portant la signature de sir A. P. Caron, et se rapportent à l'élection de 1887?—R. J'ai produit tout ce que j'avais, tant de son écriture que signé par lui.

Q. Il n'y en a pas d'autres?—R. Pas que je sache.

Contre-interrogatoire par M. Pentland, C.R., l'un des avocats de sir A. P. Caron:

Q. Dans quelles circonstances avez-vous eu ce billet de M. Desaulniers?—R. C'était pour l'élection de 1887.

Q. A-t-il été payé?—R. Il n'a jamais été payé. Je n'aurais pas le billet en ma possession s'il avait été payé.

Q. Comment savez-vous que ce billet vous a été envoyé par sir A. P. Caron?—R. Seulement par la lettre qui l'accompagnait.

Q. La lettre y était-elle annexée?—R. La lettre a dû venir avec le billet, autrement je n'aurais pas pris son billet ni ne lui aurais pas donné l'argent.

Q. Voulez-vous avoir la complaisance de jeter un regard sur la lettre et voir si elle porte une date?—R. Il n'y a pas de date à la lettre.

Q. La lettre paraît-elle avoir été annexée au billet en question?—R. Pas que je sache; j'ai pris son billet, je lui en ai donné l'argent, et il ne l'a jamais payé.

Q. Qu'avez-vous fait de ces deux papiers—le billet et le papier que vous appelez la lettre?—R. Je les ai trouvés parmi les autres papiers. Je les ai trouvés parmi les papiers qui représentent les paiements faits en 1887.

Q. Ils n'étaient pas attachés l'un à l'autre quand vous les avez trouvés, ils étaient séparés l'un de l'autre comme ils sont en ce moment?—R. Je ne saurais dire. En examinant les papiers, j'y ai trouvé le billet, et je me souviens avoir reçu de lui ce billet, de le lui en avoir fait argent avant les élections de 1887, et j'ai trouvé cet ordre de lui donner cet argent avec les autres.

Q. Quand vous avez fait la recherche des papiers à produire, vous les avez trouvés séparément?—R. Je les ai trouvés tous ensemble dans un paquet.

Q. Ils étaient séparés?—R. Je ne veux pas jurer positivement qu'il a été donné en 1887. C'était mon impression.

Q. C'était seulement votre impression que ce papier ou cette lettre se rattachait à l'élection de 1887?—R. Oui.

Q. Vous n'en jurez pas?—R. Non.

Q. Vous n'étiez pas dans l'habitude d'intenter des poursuites devant les tribunaux relativement aux billets donnés en élections, pour forcer leurs signataires à les payer au moyen de procédures judiciaires?—R. Je ne crois pas avoir jamais poursuivi personne pour une élection.

Q. Vous souvenez-vous d'avoir menacé M. Desaulniers de le poursuivre pour ce billet?—R. J'ai pu le faire, parce qu'il avait eu plus que le montant qui lui avait été attribué.

Q. A-t-il eu plus que le montant mentionné dans ce billet?—R. Il a eu beaucoup plus pour les élections.

Q. Je voudrais savoir si, oui ou non, vous ne l'avez pas menacé de poursuite à propos de ce billet?—R Non, je ne crois pas que ce billet soit celui au sujet duquel il a été question de poursuite. Il s'agissait d'un ordre pour une autre somme de $500, avec lequel sir A. P. Caron n'avait rien à faire. Il a donné un ordre sur le payeur de la Chambre des communes, et ne l'a pas honoré.

Q. C'était une affaire personnelle?—R. Ce n'était pas une affaire personnelle, mais une affaire d'élection.

Q. Il ne s'agissait pas de cette affaire-ci?—R. Non.

Q. Vous jurez que vous n'avez pas menacé M. Desaulniers de le forcer de payer ce billet?—R. J'ai pu le faire, mais il n'a pas payé le billet. Je l'ai menacé au sujet d'une autre somme de $500, qu'il m'a engagé à donner sur un ordre sur le payeur de la Chambre des communes, lequel il n'a pas honoré et a refusé de payer.

Q. M. McGreevy, parmi les ordres que vous avez produits dans le cours de votre interrogatoire, j'en trouve un certain nombre qui ne portent pas de date; pouvez-vous jurer positivement que ces ordres ont été donnés pour l'élection de 1887?—R. Je ne suis pas pour jurer positivement.

Q. Vous ne pouvez pas jurer positivement?—R. Non.

Q. Au fait, ces ordres n'ont pas tous été payés sur les $25,000 déposés entre vos mains—en votre qualité de trésorier général pour ce district, si je ne me trompe pas?—R. Je ne puis dire ce qui a été payé avec les $25,000.

Q. Vous étiez trésorier chargé de la caisse générale?—R. Oui, pour le district de Québec.

Q. Et cette caisse comprenait des fonds de différentes provenances?—R. Il y avait d'autres sommes à part celle-là.

Et le déposant ne dit rien de plus.

Et je, Thomas P. Owens, sténographe assermenté, déclare sous le serment que j'ai prêté, que ce qui précède est une transcription véritable et fidèle des notes sténographiques de la déposition du témoin ci-dessus nommé.

QUÉBEC, 1er octobre 1892.

La Commission royale nommée pour s'enquérir de la vérité ou de la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir A. P. Caron, s'assemble au palais de justice de la ville de Québec, ce matin.

PRÉSENT :

L'honorable Adolphe Basile Routhier,
" Melbourne M. Tait,
Commissaires.

JAMES GEGGIE, de la ville de Québec, comptable pour la maison Ross et Cie, ayant été régulièrement assermenté, dépose ce qui suit :

Interrogé par M. Archibald, C.R., conseil de la couronne:

Q. M. Geggie, vous êtes, je crois, à l'emploi de MM. Ross et Cie ?—R. Oui.

Q. En quelle capacité ?—R. Je suis depuis plusieurs années commis de confiance.

Q. Et comme tel vous êtes au fait des opérations de cette maison ?—R. Oui.

Q. Ainsi que des écritures dans ses livres ?—R. Oui.

Q. Et en particulier avec les opérations qui ont eu lieu entre la maison et H. J. Beemer ?—R. Oui.

Q. Veuillez, s'il vous plaît, jeter la vue sur le mémoire HJB 2, qui est censé porter inscriptions de certains billets consentis par H. J. Beemer en faveur de MM. Ross et Cie, aux dates mentionnées dans le mémoire, et dire si vous connaissez les opérations mentionnées dans ce mémoire ?—R. Je les connais.

Q. Ces opérations sont-elles portées aux livres de Ross et Cie ?—R. Elles le sont.

Q. Veuillez, s'il vous plaît, dire quelle considération a été donnée par Ross et Cie pour les billets mentionnés dans le mémoire, s'il en a été donné ?—R. Il n'en a pas été donné.

Q. Il n'en a pas été donné ?—R. Il n'y a pas eu de considération.

Q. Alors pourquoi les billets ont-ils été donnés ?—R. M. Ross en a fait argent à M. Beemer.

Q. A-t-il donné à M. Beemer le produit de ces billets ?—R. Je le crois. Nous avons porté au débit de Beemer les chèques qui ont été donnés pour ces billets.

Q. Vous avez porté au débit de Beemer les chèques que M. Ross a donnés pour ces billets ?—R. Oui.

Q. A quelles fins les chèques donnés pour ces billets ont-ils été employés ?—R. Je ne sais pas.

Q. Vous ne savez pas ?—R. Non.

Q. Avez-vous en votre possession les chèques qui ont été donnés pour ces billets ?—R. Oui.

Q. Vous les produisez ?—R. Oui. Je produis en ce moment cinq (5) chèques signés, tirés par Ross et Cie et payable à H. J. Beemer ou au porteur. Le premier, marqué JG 1, est pour cinq mille dollars ($5,000) et porte la date du 4 février 1887 ; le second est pour la somme de quatre mille sept cent cinquante piastres ($4,750) et daté du 9 février 1887, c'est la pièce JG 2 ; la pièce JG 3, est la troisième, elle est datée du 9 février 1887, et est pour la somme de $5,250 ; le quatrième chèque, pièce JG 4, en date du 18 février 1887, est pour la somme de $5,000, et le cinquième, marqué JG 5, du 19 février 1887, est pour la somme de $4,406.49. Ces chèques représentent les produits des cinq billets mentionnés dans le mémoire marqué HJB 2.

Q. Ne savez-vous pas que M. Beemer n'a jamais fait argent de ces chèques, qu'il n'a jamais touché les fonds qu'ont produit les chèques ?—R. Je ne le sais pas.

Q. Ne savez-vous pas que le produit des chèques a été porté dans vos livres au crédit de M. Beemer, pour balancer une certaine inscription portée à son débit pour fins d'élections ?—R. Je ne le sais pas.

Q. Ne savez-vous que le produit de ces chèques est allé à la caisse des élections générales de 1887 ?—R. Je ne le sais pas.

Q. Y a-t-il dans les livres de Ross. et Cie quelque écriture qui indique qu'il a été contribué quelque argent à la caisse des élections générales de 1887 ?—R. Il n'y en a pas.

Q. Savez-vous si certaine somme d'argent, ou avez-vous raison de croire que certaine somme d'argent a été contribuée à la caisse des élections générales de 1887, soit par l'entremise de Ross et Cie ou par celle de Beemer ?—R. Je ne connais pas d'affaires de cette nature.

Q. Je vous demande si vous avez quelque raison de croire que certaine somme ait été ainsi contribuée ?—R. Je n'ai pas raison de le croire. Je ne vois pas en quoi j'ai affaire avec Beemer à ce sujet.

Q. Vous avez à répondre à ma question, voilà tout ?—R. Certainement. Je sais cela, monsieur.

Q. Vous dites que vous n'avez pas de raison de le croire. Eh bien, l'honorable James G. Ross ou quelque autre ne vous a-t-il pas informé qu'il en était ainsi ?—R. Non.

Q. Savez-vous par qui ces chèques ont été présentés à la banque ?—R. Non.

Q. Est-ce par vous ?—R. Je ne crois pas.

Q. De qui est l'écriture de ces chèques ?—R. Il y en a un d'écrit par moi ; je crois que la pièce JG 5 est toute de mon écriture ; la pièce JG 4 est écrite de la main de M. Ross lui-même ; la pièce JG 1 est aussi de la main de M. Ross lui-même, à l'exception de la date et du numéro, qui sont de moi ; les pièces JG 2 et JG 3 sont de mon écriture, mais la signature est de M. Ross.

Q. Ces chèques ont-ils été envoyés à la banque par quelqu'un des employés de Ross et Cie ?—R. Je ne saurais dire.

Q. Avez-vous raison de le croire ?—R. Non.

Q. M. Geggie, je suppose que vous avez fait des talons de ces chèques ?—R. Oui.

Q. Les avez-vous ici ?—R. Je ne les ai pas.

Q. Eh bien, vous devrez les apporter, puisque vous n'en savez pas plus que cela. Savez-vous si ces talons portent le nom de quelque homme politique ?—R. Les talons de deux des chèques, celui de $4,750.00 et celui de $5,250, portent les lettres A.P.C.

Q. Qu'est-ce que veulent dire les lettres A.P.C. ?—R. Je suppose qu'elles veulent dire A. P. Caron.

Q. Et cependant vous jurez que vous n'avez pas de raison de croire que cet argent est allé à la caisse des élections?—R. Je ne crois pas avoir juré cela. Je jure que je ne saurais dire d'après les initiales. Si M. Ross met A.P.C. comme il l'a fait sur ces chèques, ce n'est pas du tout me dire qu'ils sont allés dans une caisse politique.

Q. M. Geggie, vous dites que sur deux de ces talons se trouvaient les lettres A.P.C.?—R. Oui.

Q. A quels de ces chèques appartenaient ces talons?—R. Ces talons correspondaient aux pièces JG 2 et JG 3.

Q. Maintenant, jurez-vous positivement que les lettres A.P.C. ne se trouvaient sur aucun des autres talons?—R. Oui.

Q. Que se trouvait-il sur ces talons?—R. Rien du tout; simplement H. J. Beemer, pour billets.

Q. Vous connaissez parfaitement le compte de Ross et Cie avec Beemer? —R. Oui.

Q. Ross et Cie faisaient des avances à Beemer sur des certificats provisoires de travaux?—R. Oui.

Q. Etes-vous capable de dire si les billets en question ou ces avances sur billets se rapportaient à des certificats provisoires de travaux sur le chemin de fer?—R. Ils n'avaient pas de rapport avec cela.

Q. Le comte entre Ross et H. J. Beemer pour avances sur subventions est-il le seul compte entre eux que vous ayez dans vos livres?—R. Non, ce n'est pas le seul.

Q. Eh bien, quel autre compte y a-t-il?—R. Nous lui avons fait des avances quand il a fait les travaux de la distribution d'eau à Québec. Nous lui avons fait des avances là-dessus.

Q. Ce n'est pas de cela que je parle. Y a-t-il eu quelques comptes privés? —R. Non. Nous lui avons fait des avances sur des locomotives, des wagons, des pelles à vapeur et autres choses comme cela, mais il n'y a pas eu de compte privé en dehors du compte de construction.

Q. A quel compte de M. Beemer avez-vous porté les chèques que vous avez produits?—R. Au compte appelé alors Compte n° 2.

Q. Quel était ce compte?—R. Le compte pour la construction d'une partie du chemin de fer. Je ne saurais vous dire maintenant comment ce compte se rattachait à l'autre, car je n'ai pas examiné. Nous avions un compte n° 2, et en janvier 1887 nous commencions un compte n° 3 pour une autre partie du chemin, et comme le compte n° 2 se purgeait par subventions, ces chèques ont été portés au compte n° 2.

Par M. le juge Tait:

Q. Quand vous parlez du chemin de fer, voulez-vous dire le chemin de fer du Lac Saint-Jean?—R. Je veux dire le chemin de fer du Lac Saint-Jean.

Par M. Archibald:

Q. Et ces chèques n'ont pas été donnés comme avances sur certificats provisoires de travaux?—R. Non.

Q. Alors, à moins que M. Beemer n'ait touché le produit de ces chèques en argent, il ne lui a pas été donné de considération pour ses billets?—R. Il ne lui a pas été donné de considération s'il n'a pas eu l'argent.

Q. C'est-à-dire vous avez eu ses billets pour une affaire étrangère aux certificats provisoires de travaux?—R. Oui.

Q. Et en dehors de votre convention avec lui relativement aux avances ? R. Oui.

Q. Et vous avez donné les chèques que vous avez déposés ici comme le produit de ces billets promissoires ?—R. Oui.

Q. Alors, si M. Beemer n'a pas touché l'argent de ces billets, vous devez l'avoir employé à d'autres fins ?—R. Oui.

Q. Et s'il n'a pas touché les fonds de ces billets, il n'y avait pas de considération de sa part ?—R. Pour lui, non.

Q. Eh bien, avez-vous quelque doute dans l'esprit que ces fonds, le produit de ces chèques, soient allés dans la caisse des élections de 1887 ?—R. Ils ont pu aller de ce côté-là.

Q. Ils ont pu ?—R. Ils ont pu aller de ce côté-là.

Q. N'êtes-vous pas moralement certain qu'ils sont allés de ce côté-là ?—R. Voici ce que je sais de ces billets : M. Ross m'a donné les billets et m'a dit : " J'ai promis de faire les fonds de ces billets pour M. Beemer, et quand il viendra vous pourrez lui donner l'argent." M. Beemer s'est présenté ou a envoyé quelqu'un, je ne me rappelle plus, mais les chèques ont été donnés en différents temps, et mon impression alors était qu'il s'agissait simplement de faire des fonds pour M. Beemer. Tout le monde savait qu'il y avait alors des élections, mais je ne savais pas que M. Ross consentait à donner à Beemer jusqu'à $25,000 pour cela. Je ne savais pas cela du tout.

Par M. le juge Tait :

Q. D'après ce que vous savez personnellement de l'opération, avez-vous quelque raison de croire que l'argent est allé à une caisse d'élections ?—R. Non.

Par M. Fitzpatrick, C.R. :

Q. Vous le savez peut-être par ce que vous pouvez avoir appris depuis quelques jours ?—R. C'est tout à fait cela.

Par M. Archibald, C.R. :

Q. Après avoir examiné les livres et avoir entendu tout ce qui s'est dit de ces opérations, êtes-vous en état maintenant de dire où l'argent représenté par ces chèques est allé ?—R. Depuis que j'ai entendu les témoignages qui ont été rendus ici, je crois qu'en effet l'argent est allé de ce côté-là.

Par M. Pentland, C.R. :

Q. Mais non pas d'après ce que vous trouvez dans vos livres ?—R. D'après les livres il y a eu une opération d'escomptes pour M. Beemer ; voilà ce que les livres indiquent.

Par M. le juge Tait :

Q. Pouvez-vous d'après vos livres rendre compte de cet argent autrement que par son application à la caisse de l'élection générale ?—R. Non ; il n'y a rien dans les livres.

Par M. Archibald, C.R. :

Q. Avez-vous entendu la déposition de M. Beemer, ou l'avez-vous vue ?—R. Oui.

Q. Si vous en tenez compte de même que des écritures de vos livres, reste-t-il dans votre esprit quelque doute que cet argent soit celui dont il a parlé hier comme ayant été donné pour les élections ?—R. Ce peut être le même argent. Il peut avoir eu de l'argent d'autres personnes ; je ne saurais dire.

Q. A. quelle section de chemin de fer se rapportait le compte n° 2?—R. Je ne sais pas.

Q. Se rapportait-il à une certaine section du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean?—Oui.

Q. Pour laquelle des subventions avaient été transférées à Ross et Cie? —R Oui.

Par M. le juge Tait :

Q. En est-il de même du compte n° 3?—Oui, sous ce rapport. Le compte avec Beemer était très considérable, et c'était autant pour notre propre commodité qu'autrement que nous l'avons divisé en nos 1, 2 et 3.

Par M. Archibald, C.R. :

Q. N'y a-t-il aucune écriture quelconque dans les livres de Ross et Cie qui puisse donner plus d'explication sur l'emploi du produit des chèques que vous avez déposés ici?—Il n'y en a pas.

Q. M. Geggie, le transfert des subventions accordées au chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean vous ayant été fait, comment les différentes subventions vous venaient-elles?—R. L'argent des subventions fédérales était généralement payé à la banque de Québec à Ottawa, et la banque de Québec ici le transférait au compte de Ross et Cie. Je crois que c'était invariablement ce qui avait lieu.

Q. Simple transfert?—R. Simple transfert. Nous faisions faire des transports notariés que nous envoyions à M. Noël, de la banque de Québec, à Ottawa, et à mesure que les subventions devenaient dues, il en touchait le montant, qu'il transférait de la banque de Québec d'Ottawa à la même banque ici, de sorte que nous ne voyions réellement jamais l'argent.

Par M. le juge Tait :

Q. Il était au crédit du compte de Ross et Cie?—R. Oui, à Ottawa d'abord, puis ici.

Par M. Archibald, C.R. :

Q. Qu'est-ce qui devait être fait des billets que Beemer vous avait donnés par anticipation des subventions?—R. Règle générale Beemer ne donnait pas de billets, mais Ross et Cie lui en donnaient. Les certificats mensuels apportaient de $40,000 à $50,000, selon le cas. Si nous avions l'argent nous lui donnions un chèque, si non, nous lui donnions un billet. A l'échéance du billet nous le payions, et nous avions alors le billet.

Q. Maintenant, pour ce qui est des billets particuliers mentionnés au mémoire HJB 2, comment ont-ils été payés?—R. Ils ont été payés par Beemer.

Q. Par les propres chèques de Beemer?—R. Oui.

Q. Non pas par crédit sur les subventions que vous aviez reçues?—R. Non, monsieur.

Q. Vous êtes sûr de cela?—R. Tout à fait sûr. Nous pouvons retracer le paiement de ces billets dans notre compte n° 2. Les billets ont été renouvelés plusieurs fois, vu qu'il ne pouvait pas les payer à l'échéance, et nous pouvons retracer le paiement de chacun d'eux.

Contre-interrogatoire par M. Fitzpatrick, l'un des avocats de sir Adolphe P. Caron :

Q. Pour commencer tout d'abord par la dernière partie de votre interrogatoire, êtes-vous en état de dire absolument que tous les billets de Beemer

donnés à M. Ross, trois en date du 3 février 1887, et deux du 18 du même mois, ont été payés directement par Beemer, et de ses propres fonds, indépendamment de toute subvention qui a pu vous être transférée?—R. Je suis prêt à dire qu'ils ont été payés par Beemer avec son argent.

Q. Ont-ils été payés de quelque façon par Ross et Cie à même les subventions transférées à Ross et Cie par le gouvernement fédéral?—R. Non.

Q. Ce mémoire HJB 2 indique-t-il comment chacun de ces billets a été traité à son échéance?—R. Il indique comment ils ont été payés par Beemer.

Q. Sans aucun rapport avec les subventions?—R. Sans aucun rapport avec les subventions.

Q. M. Ross, dont vous avez parlé, était très riche, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Il était sénateur canadien?—R. Oui.

Q. Il était conservateur très chaud, violent même?—R. Je ne dirais pas cela; mais il était chaud conservateur.

Q. Il était très actif dans ses tendances de *tory?*—R. Oui.

Q. Il a été candidat dans Québec-Centre dans deux occasions?—R. Oui.

Q. Auriez-vous objection à me dire ce que lui a coûté sa candidature?

Les avocats de la couronne objectent à la question comme ne tombant pas dans le cadre de l'enquête.

M. Fitzpatrick dit qu'il veut faire voir que M. Ross était toujours prêt à mettre son argent au service de son parti politique, et qu'il pourrait prouver qu'il a dépensé $40,000 dans une élection. Il veut bien cependant retirer sa question.

Question retirée.

Q. Savez-vous si, en sa qualité de candidat ou comme partisan du gouvernement, M. Ross a dépensé beaucoup d'argent?—R. Comme candidat il a dépensé une somme très élevée.

Par M. Bisaillon, C.R.:

Q. Mais comme conservateur?—R. Comme conservateur il a toujours aidé à son parti.

Par M. Fitzpatrick, C.R.:

Q. A la fois par son influence et son argent?—R. Oui.

Q. Autant que la chose vous est connue, quand M. Ross a-t-il commencé à prendre un intérêt actif dans la politique comme conservateur?—R. Cela date d'aussi loin que je puis me rappeler. Je sais que lorsqu'il a été question d'établir la politique nationale, il s'est fort employé à la faire triompher.

Q. En 1874 il était candidat conservateur dans Québec-Centre?—R. Il était candidat contre Cauchon.

Q. Il se présentait comme conservateur, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Vous avez dit qu'il était fort partisan de la politique nationale? a-t-il montré cet intérêt à la politique nationale en se présentant de nouveau en 1878 dans Québec-Centre?—R. Oui.

Q. Il était aussi grand ami personnel de sir Adolphe Caron?—R. Oui.

Q. Et ils avaient été amis depuis un grand nombre d'années?—R. Oui, et il était aussi l'ami de son père, le gouverneur Caron.

Q. Et à maintes reprises sir Adolphe a eu avec M. Ross des relations d'affaires?—R. Oui, en quelques occasions.

Q. D'une nature commerciale?—R. Oui.

Q. Par ce que vous pouvez savoir de ces opérations, vous concluez que ces billets mentionnés au mémoire HJB 2, ont été escomptés par MM. Ross et

Cie, et qu'à leurs échéances ils ont été payés à Ross et Cie directement par Beemer tout à fait indépendamment des subventions ?—R. Oui.

Q. Et que les chèques que vous avez produits ce matin se rattachent à ces billets ?—R. Oui.

Q. Comment on a disposé du produit de ces billets, vous n'en savez rien personnellement, d'après ce qu'ont pu vous apprendre les livres non plus que ce que vous avez entendu des différents témoins interrogés ici ?—R. Non.

Q. Pour ce qui est de ce que M. Ross a donné les chèques, l'opération a été personnelle, et vous ne savez rien du tout de l'affaire ?—Je ne sais rien du tout de l'affaire.

Q. Vous avez parlé des initiales A. P. C. mises sur les talons de deux de ces chèques ; ces initiales y ont été mises par M. Ross ?—R. Oui.

Q. Quand vous attachez à ces initiales le sens que vous avez indiqué c'est une supposition de votre part ?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous quelque arrangement ou entente en vertu duquel ces chèques ou quelque portion de ces chèques devaient être portés au compte de quelque subvention ?—R. Non, je n'en connais pas.

Q, D'après ce que vous connaissez et la connaissance que vous avez des affaires de M. Ross, vous ne savez pas que ces chèques aient jamais été donnés dans l'attente de quelque augmentation de subvention pour le chemin de fer du Lac Saint-Jean ?—R. Non.

Q. Le compte dans lequel vous dites que ces chèques sont inscrits indique que l'argent a été payé à Beemer et que Beemer l'a reçu ?—R. Oui.

Q. C'est une inscription d'opération complète en elle-même, le paiement fait sur les $25,000, et le reçu des $25,000 par Beemer ?—R. Oui.

Q. C'est simplement pour votre commodité que les comptes ont été divisés comme vous l'avez dit, en compte nos 1, 2 et 3 ?—R. Oui.

Q. Vous n'avez pas tenu de comptes distincts pour la construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean, et pour les autres avances que vous avez faites à Beemer ?—R. Non. Je n'ai pas tenu de comptes séparés.

Q. En ce qui concerne Beemer, il n'y a qu'un compte général pour les opérations faites avec lui par Ross et Cie ?—R. Oui.

Q. Beemer a reçu des avances de Ross et Cie pour la construction du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix ?—R. Oui.

Q. Il a aussi reçu des avances pour la scierie et les coupes de bois de Roberval ? R. Oui.

Q. Toutes ces avances sont dans le même compte ?—R. Il y a des comptes distincts pour cela.

Q. Mais compris dans les comptes nos 1, 2 et 3 ?—R. Pas du tout. Les comptes nos 1, 2 et 3 étaient les comptes du chemin de fer du Lac Saint-Jean.

Q. A votre connaissance, Beemer a-t-il différentes sources de revenu ; savez-vous qu'il est intéressé dans le Québec, Montmorency et Charlevoix ?—R. Oui.

Q. Et dans la scierie de Roberval ?—R. Oui.

Q. Et dans l'hôtel de Roberval ?—R. Oui.

Q. Et il a dû nécessairement recevoir de l'argent de ces sources en 1887 et les années suivantes ?—R. Il a dû en recevoir.

Q. D'après vos livres et ce que vous connaissez des opérations entre Beemer et Ross et Cie, les subventions ont toutes été appliquées, avec certificats provisoires de travaux sur lesquels vous avez fait des avances, pour la construction du chemin de fer ?—R. Les subventions ont été employées à

payer toutes les avances que nous avons faites à Beemer sur certificats provisoires des travaux.

Par M. Archibald, C.R. :

Q. Vous n'avez pas tenu de comptes distincts pour les différentes classes de subventions, n'est-ce pas ?—R. Non.

Q. Elles sont toutes ensemble ?—R. Toutes ensemble.

Et le déposant ne dit rien de plus.

Je, Thomas P. Owens, l'un des sténographes officiels pour la Chambre des communes, déclare sous le serment que j'ai prêté, que ce qui précède est une transcription fidèle de la déposition du témoin ci-dessus nommé que j'ai prise au moyen de la sténographie.

QUÉBEC, 4 octobre 1892.

ERNEST FREDERICK WURTELE, teneur de livres pour H. J. Beemer, étant régulièrement assermenté, dépose comme suit :—

Interrogé par M. Archibald :

Q. M. Wurtele, veuillez, s'il vous plaît, jeter un regard sur les chèques JG 1, JG 2, JG 3, JG 4 et JG 5, et dire si le produit de ces chèques est jamais allé à M. Beemer ?—R. Je ne sais pas, monsieur, je n'ai encore jamais vu ces chèques.

Q. Vous n'avez pas encore vu ces chèques ?—R. Non, monsieur, je n'ai jamais vu ces chèques.

Q. Quelle charge occupez-vous à l'emploi de M. Beemer ?—R. J'ai occupé deux ou trois différents emplois. Je suis comptable depuis 1885 ou 1886.

Q. Quel emploi occupiez-vous à la date de ces chèques ?—R. J'étais à l'emploi de M. Beemer en qualité de comptable.

Q. Alors, en qualité de comptable, vous sauriez quelles écritures ont été faites dans les livres ?—R. Oui, monsieur, à Québec.

Q. Y a-t-il dans les livres quelques écritures qui indiquent le paiement de ces chèques ?—R. Pas dans mes livres.

Q. J'entends les livres de Beemer que vous teniez ?—R. Oui, monsieur.

Q. C'est-à-dire tous les livres qui sont à Québec ?—R. Oui.

Q. Se rapportant aux affaires de Québec ?—R. Oui.

Q. Et, entre autres choses, aux affaires de la construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean ?—R. Oui, monsieur.

Q. De sorte que vous pouvez dire que le produit de ces chèques en argent n'a pas passé par vos livres ?—R. Précisément.

Q. Vous savez que ces chèques représentent le produit des billets que M. Beemer a parlé dans son interrogatoire ?—R. D'après ce que j'ai vu, je crois que ces chèques sont le produit des billets qu'on m'a dit avoir été signés, mais je n'en suis pas certain.

Q. Avez-vous quelque doute que le produit de ces chèques constitue la somme que l'honorable M. McGreevy dit avoir été payée par sir A. P. Caron ? —R. Cela n'est pas à ma connaissance.

Q. En avez-vous quelque doute ?—R. Je n'en sais rien du tout.

Q. Tout ce que vous savez c'est qu'il n'a pas été porté à vos livres ni au compte de M. Beemer ?—R. Non, monsieur ; il ne l'a pas été.

Le témoin n'est pas interrogé contradictoirement.

Et le déposant ne dit rien de plus.

Je, Thomas P. Owens, sténographe assermenté de la Chambre des communes, certifie par le présent que la déposition ci-dessus est une reproduction véritable et fidèle de mes notes sténographiques.

QUÉBEC, 4 octobre 1892.

A. R. McDonald, surintendant du chemin de fer Intercolonial, étant régulièrement assermenté, dépose comme suit :

Interrogé par M. Bisaillon, l'un des avocats de la couronne :

Q. M. McDonald, vous avez été l'un des organisateurs de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, n'est-ce pas ?—R. Oui.

Q. Vous avez été le premier à lancer l'affaire ?—R. Oui.

Q. Vous avez organisé la compagnie vous-même, n'est-ce pas ?—R. Oui, monsieur.

Q. Voulez-vous dire quand vous avez organisé cette compagnie ?—R. Je crois que c'est au mois de décembre 1885, ou en février 1886, je ne suis pas tout à fait sûr.

Q. Quels ont été les premiers directeurs de cette compagnie ?—R. P. E. Grandbois, membre du parlement pour le comté de Témiscouata à la Chambre des communes ; George H. Dechesne, ci-devant député du comté de Témiscouata à la législature de Québec ; D. Rossignol, médecin, de Fraserville ; Charles Bertrand, Isle Verte ; William McCarthy et Rodger Ryan, tous deux d'Ottawa ; J. Israël Tarte et Hector Cameron.

Q. J. J. McDonald n'était-il pas un des directeurs ?—R. Non. J. J. McDonald n'était pas un des directeurs.

Q. Comment cette compagnie a-t-elle été constituée légalement, par acte ou par lettres patentes ?—R. Par lettres patentes.

Q. Avant que la compagnie ait eu ses lettres patentes, avait-il été voté des subventions en faveur du chemin de fer entre la Rivière-du-Loup et Edmundston ?—R. Oui. Il y en avait eu de votées.

Q. Quelles étaient ces subventions ?—R. Si je me rappelle bien, c'était $6,000 par mille ; je ne suis pas certain. Je sais que la première subvention était de $3,200 par mille, et il y en a eu une autre de $2,800 ; je ne sais pas si elle avait été votée avant que nous fussions constitués en corporation ou non, mais je suis sous l'impression qu'elle avait été votée.

Q. Elle avait été votée en faveur de la compagnie qui serait organisée ?—R. Oui, pour la construction du chemin de fer entre Edmundston et Fraserville.

Q. Et plus tard il y a eu une autre subvention de votée par le parlement ?—R. De $498,000 ; c'est-à-dire, de $6,000 par mille. C'est celle dont j'ai parlé.

Q. Et le même acte qui accordait cette subvention statuait qu'il pourrait être fondé une compagnie qui serait constituée légalement par lettres patentes ?—R. Oui.

Q. Et c'est en vertu de cet acte que votre compagnie a été constituée en corporation par lettres patentes ?—R. Il a été passé subséquemment à cela, en 1887, un acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata et lui donnant les pouvoirs nécessaires.

Q. C'est-à-dire un acte qui confirmait les pouvoirs qui lui avaient été donnés par lettres patentes ?—R. Oui.

Q Vous avez organisé cette compagnie sous l'empire de cet acte de 1887, n'est-ce pas ?—R. Non, elle avait été organisée avant cela.

Q. Quel était le capital de la compagnie ?—R. Cinq cent mille piastres, mais il a été élevé plus tard à un million de piastres.

Q. Quand ?—R. Je ne m'en souviens pas; mais je crois que c'est en 1887 ou 1888.

Q. Vous n'étiez pas autorisés par l'acte du parlement de 1887 à élever le capital de la compagnie à ce chiffre ?—R. C'était en 1888 ; je ne suis pas sûr. Je sais que nous avons été autorisés à augmenter notre capital.

Q. Par acte subséquent ?—R. Oui.

Q. Quelles étaient les actions de la compagnie ?—R. Cent piastres.

Q. Toutes les parts étaient-elles souscrites, au montant de $500,000, quand l'acte de 1887 a été passé ?—R. Non, il n'y en avait que pour $125,000 de souscrites, le montant voulu par l'acte.

Q. Eh bien, M. McDonald, vous avez été sommé par subpœna d'apporter avec vous tous contrats, correspondance, papiers, pièces ou documents de quelque sorte que ce soit, concernant la vente à J. J. McDonald de l'intérêt qu'il a dans le chemin de fer Témiscouata, ou les paiements pour la construction de ce chemin, et les contributions données pour les élections par toute personne ayant des intérêts dans les subventions du dit chemin de fer, pour aider à l'élection à la Chambre des communes de sir A. P. Caron, ou d'autres membres ou partisans du gouvernement dont il était membre. Avez-vous quelques livres ou papiers de cette nature ?—R. Non. N'étant pas président de la compagnie maintenant, je n'ai rien à faire avec cela.

Q. Vous n'êtes pas président maintenant ?—R. Non.

Q. Qui est président ?—R. J. J. McDonald.

Q. Etes-vous de quelque façon attaché à la compagnie ?—R. Oui.

Q. En quelle qualité ?—R. Je suis actionnaire.

Q. Vous n'en êtes pas directeur à présent ?—R. Non.

Q. Vous avez été président de cette compagnie ?—R. Oui; pendant trois ou quatre ans.

Q. Veuillez donner les dates ?—R. Depuis décembre 1885 ou janvier 1886 jusqu'à décembre 1889 ou janvier 1890, je ne suis pas sûr.

Q. Est-ce pendant cette période qu'a été souscrit le capital ?—R. Cent vingt-cinq mille piastres ont été souscrites en janvier 1885.

Q. Et rien de plus après cela ?—R. Il a pu en être souscrit depuis que j'ai quitté la présidence.

Q. A-t-il été fait des appels de fonds sur le capital souscrit ?—R. Non.

Q. Aucun ?—R. Non.

Q. Voulez-vous dire que le capital souscrit n'a jamais été payé ?—R. Je ne veux pas dire cela. Il a pu en être payé après mon départ de la présidence.

Q. Mais pendant que vous l'occupiez ?—R. Je ne me souviens pas quand il a été fait d'appel de fonds.

Q. Pouvez-vous dire quels étaient les actionnaires de la compagnie à l'époque où vous avez quitté la présidence ?—R. Les mêmes que j'ai déjà mentionnés.

Q. Toutes les actions étaient entre les mains de ces personnes ?—R. Oui.

Q. Voulez-vous prendre connaissance de la pièce LJ 103, et dire si la lettre y contenue, en date du 17 mars 1888, a été signée par vous ?—R. Oui, elle porte ma signature.

Q. Cette lettre est accompagnée de listes des actionnaires primitifs et des actionnaires à cette date du 17 mars 1888 ; veuillez dire si cette liste est la

véritable liste des actionnaires de la compagnie à la date mentionnée dans ce document ?—R. Oui, monsieur.

Q. Cette liste contient-elle quelque nom que vous n'avez pas mentionné plus haut ?—R. Non.

Q. M. Hamel était l'un des actionnaires primitifs ?—R. Oui, ainsi que J. J. McDonald. Ils avaient été directeurs.

Q. Veuillez expliquer pourquoi les actionnaires primitifs, qui sont d'abord mentionnés dans cette liste, n'ont pas continué plus tard comme actionnaires ?—R. J. J. McDonald voulait avoir l'entreprise de la construction du chemin de fer Témiscouata ; voilà pourquoi il ne voulut pas être directeur. Je ne me rappelle plus pourquoi M. Hamel a transporté ses actions. Je crois cependant que c'était pour laisser entrer M. Thériault, s'il est directeur.

Q. Il n'y avait pas d'autre raison que celle que vous venez de mentionner ?—R. Pas du tout ; pas de raison, si ce n'est que J. J. McDonald voulait avoir ' entreprise, et le fait est que j'avais été en communication avec lui à cette époque.

Q. J. J. McDonald est-il devenu l'entrepreneur du chemin ?—R. Oui, monsieur.

Q. Quand ?—R. Le 21 septembre 1886.

Q. Avez-vous le contrat qui a été passé entre la compagnie et J. J. McDonald ?—R. Oui, monsieur.

Q. M. McDonald a-t-il pris cette entreprise seul ?—R. Non. Les entrepreneurs étaient McDonald et Boswell.

Q. Qui était Boswell, un entrepreneur ?—R. Il était dans une brasserie, je crois, à Toronto. Il était commis dans une brasserie.

Q. Et que faisait M. J. J. McDonald à cette époque ?—R. Il ne faisait rien à cette époque ; mais il était entrepreneur de chemins de fer.

Q. Avait-il fait des entreprises de chemin de fer auparavant ?—R. Oh, oui ! sur l'Intercolonial et le Pacifique canadien.

Q. Veuillez produire le contrat entre J. J. McDonald et le chemin de fer de Témiscouata ?—R. Le voici.

Le contrat est produit et marqué ARM 1.

Q. Ce M. E. D. Boswell ici mentionné, est-ce le secrétaire actuel de la compagnie ?—R. Oui, monsieur.

Q. D'après ce contrat, pièce ARM 1, la compagnie transportait à MM. McDonald et Boswell toutes les subventions obtenues jusqu'à cette date et les subventions qui seraient à l'avenir accordées par le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial de Québec, le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick et les municipalités ?—R. Oui, monsieur.

Q. Y avait-il avec ce contrat quelque liste de prix, afin d'établir les estimations des travaux dans le but d'obtenir les subventions ?—R. Vous avez le contrat entre les mains ; si le contrat n'en dit rien, il n'y en avait pas. Il n'y avait rien qui ne fût mentionné dans le contrat.

Q. Quand ce contrat a été passé, MM. McDonald et Boswell ont-ils, par l'entremise de la compagnie, obtenu des subventions du gouvernement fédéral ?—R. Sans doute, ils ont eu leurs subventions.

Q. Veuillez dire quel montant ils ont reçu ?—R. Je ne saurais dire. Je ne me souviens pas. Ils ont eu toutes les subventions auxquelles la compagnie avait droit.

Q. A-t-il été voté des subventions après le 21 septembre 1889 ?—R. Oui.

Q. Etait-ce pour une nouvelle ligne, ou pour la ligne dont il s'agit dans ce contrat ?—R. Non, pour un embranchement.

Q. Quel embranchement était-ce ?—R. L'embranchement de Saint-François.

Q. Quelle était la longueur de cet embranchement ?—R. 20 milles.

Q. Et quelle était la subvention ?—R. Je ne suis pas certain. Je n'ai rien eu à faire avec cela.

Q. C'était la subvention accordée par la 51e Victoria, de $100,000 pour 20 milles d'un embranchement de chemin de fer allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, en l'année 1888 ?—R. Ce doit être cela.

Q. Etes-vous allé à Ottawa avec quelque députation dans le but d'obtenir cette subvention ?—R. Non, monsieur.

Q. Pouvez-vous dire comment elle a été accordée et sur quelles représentations ?—R. Sur les représentations des entrepreneurs, je suppose, et de M. Hector Cameron, leur agent, qui était aussi un des directeurs de la compagnie.

Q. En avez-vous fait vous-même la demande ?—R. Je ne me souviens aucunement d'en avoir fait la demande.

Q. Vous ne vous rappelez pas si vous avez ou non écrit à quelques-uns des ministres, principalement à sir A. P. Caron ?—R. J'ai pu écrire en ma qualité de président, mais pas autrement.

Q. Pouvez-vous vous rappeler si vous avez écrit à sir A. P. Caron ?—R. Je ne lui ai jamais écrit.

Q. Vous ne l'avez jamais vu à ce sujet ?—R. Je ne l'ai jamais vu à ce sujet.

Q Vous n'avez jamais eu à aller le voir ?—R. Non.

Q. Ni à envoyer personne ?—R. Le Dr Grandbois, qui est le député du comté de Téniscouata, doit avoir été un de ceux qui ont fait des représentations, et il était intéressé dans l'affaire.

Q. Avez-vous engagé le Dr Grandbois à s'employer auprès de sir A. P. Caron pour obtenir cette subvention ?—R. Oh, pas particulièrement sir A. P. Caron. Si je lui ai demandé de travailler à cet effet, ce n'était pas de voir sir A. P. Caron, mais de s'adresser au gouvernement.

Q. Savez-vous quel était le ministre ou quels étaient les ministres pour la province de Québec qui étaient le plus intéressés à ce chemin ; je veux dire celui qui semblait porter le plus grand intérêt à la compagnie ?—R. Sir John Macdonald et sir Hector Langevin paraissaient y porter intérêt. Sir John Macdonald surtout, je crois.

Q. Est-il à votre connaissance qu'il ait été organisé une députation qui s'est rendue à Ottawa dans l'intérêt de la compagnie ?—R. Je ne me souviens pas ?

Q. Il été accordé une nouvelle subvention par la 53e Victoria, 1890, c'est-à-dire $51,200 pour une nouvelle longueur de 16 milles. Avez-vous eu quelque chose à faire avec cette subvention ?—R. Rien du tout.

Q. Vous ne vous y êtes pas intéressé ?—R. Nullement.

Q. Vous n'avez vu personne au sujet de cette subvention ?—R. Absolument personne.

Q. Cette subvention a-t-elle été accordée à la demande et sollicitation de M. J. J. McDonald et M. Boswell ?—R. Je le suppose, mais n'en suis pas sûr.

Q. Je vois par le contrat déjà mentionné, pièce ARM 1, que McDonald et Boswell étaient autorisés à assigner ces subventions ou partie d'icelles ; est-il à votre connaissance qu'ils aient assigné une partie de ces subventions à quelque personne ?—R. Je ne me souviens pas ?

Q. Le contrat dit de plus que les directeurs de la compagnie, à toute époque, créeront et émettront en faveur des dits entrepreneurs comme actions

acquittées les actions pour lesquelles ils auront souscrit, et la dite compagnie fera assigner aux dits entrepreneurs, ou à leurs ayants cause, des actions de la compagnie au montant de $491,000, qui seront créées, émises et transportées aux dits entrepreneurs, comme parts ou actions acquittées en entier, à toute époque, selon le progrès des travaux, et dans la proportion dans laquelle la subvention du gouvernememt fédéral est payable aux entrepreneurs comme susdit. Voulez-vous expliquer ce que veut dire cette clause ; elle n'est pas tout à fait claire ?—R. Elle s'explique d'elle-même.

Q. Voulez-vous dire que la compagnie était obligée de transporter des actions qui avaient été payées ?—R. Oui.

Q. J'ai compris par ce que vous avez dit qu'il n'y a pas eu d'actions de payées par aucun des actionnaires ?—R. Non ; je n'ai pas dit cela. Les actions devaient toutes être payées et transférées aux entrepreneurs, mais je ne crois pas que les actions aient été transportées ; je ne me souviens pas. Cela a pu avoir été fait après moi.

Q. Vous ne savez pas si cela a été fait ?—R. Je ne suis pas certain ; une partie a pu être transportée tandis que j'étais là, mais je ne me souviens pas?

Q. A-t-il été transporté une partie du capital-actions pendant que vous étiez là ?—R. Je ne suis pas sûr. C'est possible.

Q. Pouvez-vous vous rappeler ?—R. Non ; je le pourrais si j'avais les livres.

Q. Pareil transport paraît dans les livres ?—R. Vous pourrez apprendre cela du président du chemin s'il apporte les livres.

Q. Eh bien, si ces actions ont été transportées, êtes-vous en état de dire qu'elles avaient été payées ?—R. Non, je ne le suis pas.

Q. Le savez-vous ?—R. Non.

Q. Vous êtes vous-même un des actionnaires ; avez-vous payé pour des actions depuis que vous êtes dans la compagnie ?—R. Oui ; j'ai payé dix pour cent sur les premières actions pour lesquelles j'ai souscrit.

Q. Vous n'avez rien payé depuis ?—R. Non, mais d'autres peuvent avoir payé pour moi.

Q. Savez-vous s'il a été fait un appel de fonds ?—R. Non ; il n'a pas été fait d'appel.

Q. Vous êtes sûr de cela ?—R. Il n'y en a pas eu quand j'étais là ; il y a pu en avoir depuis.

Q. Mais vous êtes encore actionnaire ?—R. Oui.

Q. Vous n'avez pas reçu d'avis demandant quelque versement ?—R. Non.

Q. D'après la charte, les directeurs de la compagnie étaient autorisés à émettre des obligations ?—R. Oui, monsieur.

Q. Voulez-vous dire jusqu'à quel montant ?—R. D'abord ils étaient autorisés à émettre $5,000 par mille, et ensuite il y a eu une modification et nous étions autorisés à émettre $20,000 par mille. Non, je me trompe. Selon la charte nous pouvions émettre $20,000 par mille, mais nous n'avons d'abord émis que $5,000 par mille, et ensuite nous avons porté ce chiffre à $20,000 par mille.

Q. En sus des $5,000 ?—R. Non, y compris les $5,000.

Q. N'avez-vous pas négocié les premières obligations ?—R. Non ; elles ont été retirées, et nous avons émis $20,000 par mille.

Q. Ces obligations ont été transférées aux entrepreneurs ?—R. Oui, monsieur.

Q. Savez-vous si elles ont été négociées ?—R. Je le suppose.

Q. C'est-à-dire les $20,000 par mille ?—R. Oui, monsieur.

Q. Pouvez-vous dire quel était l'actif de la compagnie?—R. Il y avait $6,000 par mille votées par le gouvernement fédéral pour 80 milles; il y avait $3,500 par mille votées par le gouvernement de Québec pour 69 milles, et il y avait $3,000 par mille votées par le gouvernement du Nouveau-Brunswick pour 12 milles; il y avait dix mille acres de terre, converties en 70 centins l'acre, dont 35 centins devait être payés argent comptant. Cela n'a pas encore été réglé Il y avait $25,000 votées par la ville de Fraserville, et le capital-actions était porté à un million de piastres.

Q. Tout cela est-il allé aux entrepreneurs?—R. Oui, monsieur.

Q. Ne pensez-vous pas qu'il y a erreur au sujet de la subvention du gouvernement du Nouveau-Brunswick? J'ai ici une lettre déposée devant la commission et marquée LJ 91; cette lettre est censée être de J. J. Macdonald, et dit que la subvention du gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick était de $3,200 par mille?—R. Il se trompe. D'après mes souvenirs elle n'était que de $3,000 par mille.

Q. Eh bien, M. McDonald, vous n'avez pas eu de rapports, avez-vous dit, avec sir A. P. Caron dans cette affaire?—R. Non, monsieur.

Q. Pas dans l'intérêt du chemin de fer?—R. Non, monsieur.

Q. A votre connaissance le chemin de fer de Témiscouata a-t-il souscrit quelque argent pour l'élection de sir A. P. Caron ou quelque autre partisan du gouvernement fédéral dans ce district?—R. Je suis sûr que la compagnie n'a jamais rien fait de pareil, au moins pendant que j'étais président.

Q. Etes-vous en mesure de jurer qu'aucun des ci-devant membres ou directeurs n'a rien souscrit?—R. Ils pourront répondre pour eux-mêmes.

Q. Mais vous n'en savez rien vous-mêmes?—R. Non.

Q. Est-il à votre connaissance qu'on ait, directement ou indirectement, demandé à la compagnie, pendant que vous en aviez l'administration, de contribuer aux dépenses des élections en 1887?—R. Pas à ma connaissance.

Q. Savez-vous s'il y avait une entente entre la compagnie ou quelqu'un de ses membres et les entrepreneurs à l'effet qu'ils seraient obligés de souscrire ou invités à souscrire pour les élections si l'on obtenait quelqu'une des subventions fédérales?—R. Rien de pareil.

Q. Il n'y a pas eu de conversation à cet effet entre vous, ou à votre connaissance, avec quelqu'un des entrepreneurs?—R. Non, monsieur.

Q. Vous êtes sûr de cela?—R. Sûr.

Q. Après qu'a été passé le contrat du 21 septembre 1886, la compagnie a-t-elle fait des opérations financières de quelque sorte?—R. Non, monsieur.

Q. La compagnie a-t-elle tenu des livres?—R. Non, monsieur.

Q. Avez-vous déposé de l'argent entre les mains du gouvernement quand vous avez eu vos lettres patentes?—R. Oui, nous avons souscrit le capital. Nous avions à déposer dix pour cent du capital souscrit, et nous avons déposé $2,500,000.

Q. Est-ce là toutes les opérations financières que vous avez faites?—R. Oui, monsieur.

Q. Cet argent vous est-il revenu?—R. Il est revenu à ceux qui l'avaient fourni.

Q. Qui avait fourni l'argent, le savez-vous?—R. Est-il nécessaire que je le dise.

Q. Oui.—R. Les entrepreneurs, MM. McDonald et Boswell, ont fourni l'argent.

Q. Et êtes-vous sûr que leur argent soit revenu?—R. Oui.

Q. De sorte que la compagnie n'a jamais eu un dollar ni dépensé u dollar ?—R. Non.

Par M. Archibald, C.R. :

Q. Cet argent a été obtenu au moyen de billets promissoires ou quelqu chose comme cela, n'est-ce pas ?—R. Je ne sais pas.

Par M. le juge Tait :

Q. Vous ne savez pas comment les entrepreneurs se sont procuré d l'argent ?—R. Je ne saurais dire que je m'en souviens. Je crois que c'est l'aide d'un chèque des directeurs pour $12,500.

Interrogé par M. Bisaillon, C.R. :

Q. La compagnie a simplement fait ce dépôt pour se conformer à l'act pour se constituer légalement ?—R. Oui, monsieur.

Q. Et toutes les finances de la compagnie sont dans les mains des entr preneurs ?—R. Oui, tout leur a été transporté.

Q. N'est-il pas vrai que McDonald et Boswell étaient réellement les seul personnes intéressées dès avant que la compagnie ait été constituée légal ment ?—R. Non, monsieur, cela n'est pas vrai. Je ne connaissais pas M Boswell alors.

Q. Entendez-vous dire que toutes les personnes que vous avez mentio nées comme directeurs primitifs étaient intéressées ?—R. Oui.

Q. Elles ne l'étaient que pour le transport de tout aux entrepreneurs- elles n'ont plus d'intérêt, n'est-ce pas ?—R. Quelques-uns sont encore directeur elles ont $1,000, ce qui les rend compétents pour ces fonctions.

Interrogé par M. Archibald, C. R., un des avocats de la couronne :

Q. La compagnie a-t-elle été formée dans le but exprès de passer contr avec McDonald et Boswell ?—Non. J'avais l'intention de passer contrat av eux, mais il était sûr que je le ferais, mais au moins la compagnie n'a rien fa —le fait est que j'étais en pourparlers avec d'autres.

Q. Avec qui ?—R. M. Beemer et M. Shanly, et quelques autres d Montréal.

L'interrogatoire du témoin est suspendu pour le présent.

Québec, 27 octobre 1892.

A. R. McDonald, surintendant du chemin de fer Intercolonial.

L'interrogatoire du témoin ci-dessus nommé est repris.

Interrogé par M. Bisaillon, l'un des avocats de la couronne :

Q. M. McDonald, vous avez déjà été interrogé devant cette commission —R. Oui, monsieur.

Q. M. J. J. McDonald a été interrogé hier, et a parlé d'un certa arrangement entre vous et lui, à part le contrat passé entre la Compagnie d Témiscouata et les entrepreneurs, et que vous avez déposé devant la commi sion. Voulez-vous expliquer la nature de cet arrangement ?—R. Il s'agit d'u arrangement personnel. Suis-je obligé de dire ce qui en est ? Il n'a rien faire avec sir Adolphe Caron ni avec l'objet de la présente enquête.

Q. Y avait-il quelque intérêt politique dans cet arrangement ?—R. No monsieur.

Q. Voulez-vous expliquer la nature de cet arrangement?—R. Il se rapportait à la construction du chemin de fer Témiscouata.

Q. Sir Adolphe Caron connaissait-il quelques-unes des conditions de cet arrangement?—R. Non, monsieur.

Q. Y avait-il dans cet arrangement quelque intérêt politique pour sir Adolphe Caron ou quelques députés partisans du gouvernement dont il faisait partie?—R. Non, monsieur.

Q. Voulez-vous me dire, M. McDonald, si à l'époque du contrat entre la Compagnie du Témiscouata et MM. McDonald et Boswell, il a été stipulé que ces derniers donneraient quelque argent ou quelque valeur pour aider à l'élection de sir Adolphe Caron ou de quelques députés partisans du gouvernement dont il faisait partie?—R. Non, monsieur.

Q. Il n'en a pas été fait mention en cette circonstance?—R, Non, monsieur.

Q. Est-ce vous qui avez principalement fait les négociations pour le contrat avec J. J. McDonald?—R. Oui.

Q. Voulez-vous dire si, lorsqu'a été passé ce contrat il a été compris de quelque façon par vous et MM. McDonald et Boswell, que certaines des considérations mentionnées dans ce contrat seraient appliquées à des fins politiques pour aider à l'élection de sir Adolphe Caron ou celles de quelques autres députés partisans du gouvernement dont il faisait partie?—R. Non.

Q. Il n'en a pas été fait mention?—Non.

Q. La chose n'a pas été discutée quand le contrat a été passé?—R. Non, monsieur; rien de pareil n'a été mentionné.

Q. Avez-vous quelque explication à offrir, M. McDonald, au sujet de cet arrangement personnel dont vous avez parlé, et qui a été fait entre vous et M. J. J. McDonald?—R. Je vois par les journaux que M. J. J. McDonald a dit que je voulais avoir toute la somme de $25,000 votée par la municipalité de Fraserville. Je dois dire que je ne sais pas ce qu'il en a fait. Il a dit qu'il l'avait employée à des fins politiques. Je dois dire que je ne sais pas s'il l'a gardée ou employée, vu que je n'ai jamais pu avoir de reddition de comptes de sa part. Je mentionne ceci parce que je suppose qu'il n'y avait aucune nécessité pour lui de dire ce qu'il a dit. On ne le lui demandait pas. Voilà pourquoi je parle de cela.

Et le déposant ne dit rien de plus.

Je, Thomas P. Owens, sténographe assermenté, dépose et dis sous le serment que j'ai déjà prêté, que ce qui précède est une transcription véritable et fidèle des notes sténographiques prises de l'interrogatoire du témoin ci-dessus nommé.

Paul Etienne Grandbois, membre du parlement pour le comté de Témiscouata, étant régulièrement assermenté, dépose comme suit:

Interrogé par M. Bisaillon, C.R.

Q. Vous êtes présentement membre du parlement pour le comté de Témiscouata. Depuis combien de temps représentez-vous ce comté?—R. Depuis 1878.

Q. Avez-vous pris un intérêt dans le chemin de fer Témiscouata qui va de la Rivière-du-Loup à Edmundston, et avez-vous fait quelque chose pour ce chemin?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous êtes un de ceux qui ont formé la compagnie organisée pour la construction de ce chemin de fer?—R. Oui, j'en suis un.

Q. Etes-vous membre de la compagnie ?—R. Oui, monsieur.

Q. Etes vous un des actionnaires ?—R. Oui, monsieur.

Q. Etes-vous un des directeurs ?—R. Oui, monsieur.

Q. Etes-vous encore directeur de la compagnie ?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez, je présume, été l'un des directeurs depuis la formation de la compagnie ?—R. Oui.

Q. La Compagnie du chemin de fer Témiscouata a passé contrat avec MM. McDonald et Boswell pour la construction de ce chemin ?—R. Oui.

Q. Et par ce contrat la compagnie a transporté toutes les subventions, les obligations, et tout l'actif en général, à MM. McDonald et Boswell ?—R. Oui.

Q. Depuis que ce contrat a été passé entre la compagnie et MM. McDonald et Boswell, la compagnie a-t-elle eu quelque assemblée ?—R. Oui. La compagnie a des assemblées annuelles.

Q. Des assemblées annuelles, c'est tout ?—R. Oui.

Q. Simplement des assemblées annuelles ?—R. Oui.

Q. Pour l'élection de directeurs, je suppose ?—R. L'élection de directeurs et la reddition des comptes.

Q. Au fait, la compagnie a-t-elle des comptes ?—R. Je crois qu'elle en a.

Q. De quoi se composent ces comptes ?—R. Aux assemblées annuelles on rapporte généralement ce qui a été fait dans le cours de l'année, s'il a été construit quelque nouvel embranchement, si les embranchements commencés ont progressé, ce qui a été acheté et ce qui a été payé, et si l'on a disposé des obligations.

Q. Mais la compagnie n'a pas fait d'opérations financières depuis que le contrat a été passé avec McDonald et Boswell ?—R. La compagnie n'a pas fait d'autres opérations que celles qu'ont faites les directeurs.

Q. Dans votre capacité politique en qualité de député du comté de Témiscouata, avez-vous eu des rapports avec quelque ministre de la Couronne dans le but d'obtenir des subventions en faveur de la compagnie ?—R. Certainement.

Q. Avez-vous organisé quelque députation ou vous êtes-vous rendu auprès des ministres, à la tête de quelque députation ?—R. Pour ce qui est de députations, nous avons pu en organiser une ; mais j'ai fréquemment vu les ministres, surtout ceux de la province de Québec, et le premier ministre du temps, et j'ai fait ce que j'ai pu pour les convaincre du grand avantage que le pays retirerait de la construction de ce chemin de fer.

Q. De qui aviez-vous reçu instruction d'en agir ainsi ?—R. Je représentais le comté que traversait la plus grande partie du chemin de fer, et je considérait qu'il était de mon devoir de faire cela.

Q. Avez-vous eu quelque conversation avec MM. McDonald et Boswell concernant les subventions à obtenir du gouvernement fédéral ?—R. Je crois qu'à l'époque où les subventions ont été accordées il n'était pas plus question de MM. McDonald et Boswell que de tout autre. La compagnie a été organisée par nous-mêmes, M. A. R. McDonald, M. Deschesne, le député à la législature provinciale, et les principaux citoyens de la Rivière-du-Loup et du comté, s'intéressaient au projet. La première question était d'avoir des subventions. L'objet principal était d'avoir un chemin de fer allant à la Rivière-du-Loup au lieu de la Rivière-Ouelle, c'est-à-dire aboutissant à la Rivière-du-Loup plutôt qu'à la Rivière-Ouelle.

Q. La compagnie avait-elle sa charte alors ?—R. Oui, je crois que la charte était accordée à toute compagnie qui entreprendrait la construction du chemin de fer ; c'est-à-dire la subvention était ainsi accordée ; et dans le même statut

ou peut-être à la session suivante il était décrété que ces personnes formeraient un bureau de directeurs provisoires. Il y a longtemps de cela, et naturellement les faits ne sont pas très clairement présents à ma mémoire.

Q. La compagnie a obtenu, en 1888, une subvention de $100,000 du gouvernement fédéral, pour 20 milles de chemin sur l'embranchement entre Edmundston et la rivière Saint-François ?—R. Oui.

Q. Avez-vous eu quelque chose à faire dans l'octroi de cette subvention ?—R. J'y ai, naturellement, donné un certain concours, autant qu'il était nécessaire, mais je ne suis pas celui qui avait le plus d'intérêt à obtenir cette subvention, parce que le chemin principal était alors construit, et cet embranchement passait à travers un autre comté, c'est-à-dire le comté voisin du mien, le comté de Victoria, et naturellement le député de Victoria fit comprendre au gouvernement la nécessité d'une subvention pour cet embranchement. Naturellement je fis tout ce que je pus faire pour aider à obtenir la subvention.

Q. Vous dites que le chemin principal était construit à cette époque ?—R. Je le crois.

Q. Avez-vous fait la demande de la subvention, l'avez-vous obtenue du gouvernement avant cela ?—R. Certainement.

Q. Après que MM. McDonald et Boswell eurent obtenu leur contrat ?—R. Oui.

Q. Quel ministre avez-vous vu au sujet de ces subventions ?—R. J'ai vu plusieurs ministres, mais celui auprès duquel j'ai naturellement insisté le plus, a été le premier ministre, sir John A. Macdonald, puis ensuite les ministres de notre province, sir A. P. Caron, sir Hector Langevin, et l'honorable M. Pope, qui était alors ministre des chemins de fer.

Q. Voulez-vous dire quelle a été la nature de vos rapports avec sir Adolphe Caron, au sujet de ces subventions ou du chemin de fer généralement ?—R. Bien, comme sir John A. Macdonald résidait, en été, à la Rivière-du-Loup, il se trouvait être un de mes électeurs, et comme tel je supposais qu'il serait favorable à mon projet de chemin de fer ; puis quant aux ministres de notre province, c'était à eux que je devais m'adresser tout d'abord, avant de m'adresser aux autres ministres ; ce fut la raison pour laquelle je m'adressai à eux.

Q. Sir Adolphe Caron s'est-il mis à la tête de quelque délégation envoyée auprès du premier ministre ou du ministre des chemins de fer, en vue d'obtenir ces subventions ?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Vous a-t-il accompagné auprès du ministre des chemins de fer ou du premier ministre en vue d'obtenir ces subventions ?—R. Je ne crois pas. Dans une circonstance, si je me rappelle bien, nous sommes allés voir M. Pope en compagnie de sir Adolphe Caron et d'un autre député de la province, dont le nom m'échappe ; autant que je me rappelle, ce fut sir George Stephen, qui nous amena M. Pope dans la chambre. M. Pope était malade alors ; nous voulions le voir pour discuter la question des subventions, mais principalement les mérites de la Rivière-du-Loup, comme terminus principal, contre la Rivière-Ouelle ; ça été ma principale rencontre avec sir Adolphe Caron au sujet du chemin de fer.

Q. A-t-il été question entre vous et sir Adolphe Caron, alors, de l'intérêt au point de vue du parti d'obtenir cette subvention ?—R. Non, monsieur.

Q. Avez-vous pris quelque part dans les négociations qui ont eu lieu entre MM. J. J. Macdonald et Boswell, avant le contrat du 21 septembre 1886 ?—R. Bien, je ne crois pas avoir pris part dans ce sens au contrat. J'étais un des promoteurs du chemin, et comme député du comté, je m'intéressais autant que

possible à la question ; mais quant aux détails de l'ouvrage je n'y portais pas beaucoup d'attention ; je m'en rapportais entièrement à M. A. R. Macdonald, que je considérais avoir beaucoup d'expérience dans la construction des chemins de fer ; je lui laissais le soin de tous les détails. Je savais qu'il y avait deux ou trois personnes désireuses d'obtenir le contrat, mais tous les détails étaient laissés à M. A. R. Macdonald.

Q. Il y avait d'autres personnes qui désiraient obtenir le contrat ?—R. Oui, monsieur.

Q. Savez-vous si MM. McDonald et Boswell ont payé quelque chose à la compagnie, ou à sir Adolphe Caron, ou à quelque organisation politique, parce qu'ils avaient obtenu le contrat ?—R. Je suis certain qu'ils n'ont rien payé.

Q. Vous êtes certain de cela ?—R. J'en suis certain.

Q. Il n'y a pas eu de conversation à cet effet ?—R. Non, monsieur.

Q. Maintenant, M. Grandbois, vous dites que vous avez vu sir Adolphe Caron plusieurs fois dans l'intérêt de votre compagnie. Avez-vous jamais mentionné à sir Adolphe Caron ou à un autre ministre l'intérêt que votre parti politique gagnerait si des subventions étaient accordées à votre compagnie ?—R. Non, monsieur.

Q. Avez-vous jamais dit à sir Adolphe Caron qu'il serait bon, dans l'intérêt de l'élection des députés à la Chambre des communes, de voter telles subventions ?—R. Non, monsieur.

Q. Avez-vous eu connaissance, M. Grandbois, que la compagnie ait jamais souscrit d'argent pour l'élection de sir Adolphe Caron ?—R. Non, monsieur.

Q. Savez-vous si l'un des directeurs, un membre ou des membres de cette compagnie ont souscrit de l'argent pour l'élection de sir Adolphe Caron ?—R. Non, monsieur.

Q. Avez-vous, vous-même, souscrit ou payé à un fonds électoral ou à sir Adolphe Caron lui-même de l'argent pour des fins électorales ?—R. Non, monsieur.

Q. Savez-vous si MM. McDonald et Boswell ont souscrit de l'argent à sir Adolphe Caron ou à toute autre personne pour lui pour des fins électorales ?—R. Non, monsieur.

M. Ferguson, C.R., s'oppose à cette question en disant qu'elle n'est pas du ressort de la commission. Il prétend que la raison pour laquelle une question semblable a été permise dans le cas du chemin de fer du Lac Saint-Jean, était que l'argent avait été obtenu à l'aide des subventions, ou prélevé par sir Adolphe Caron sur la Compagnie de Construction ou sur Beemer, grâce à ces subventions. La commission a permis la question que Beemer avait souscrit de l'argent pour l'élection, parce qu'il était nommé spécifiquement comme une des sources d'où l'argent avait été obtenu. Dans ce cas ici, il n'y a pas d'allégation que les directeurs ont souscrit de l'argent personnellement.

M. le juge Tait.—J'ai mentionné le fait que le nom de Beemer était mentionné spécifiquement, comme une raison additionnelle en faveur de la question, mais la principale raison dans mon esprit était que Beemer avait obtenu un transfert des subventions. Or MM. McDonald et Boswell sont exactement dans la même position qu'était M. Beemer. On leur a transféré tout l'actif de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, subventions comprises. Si je regarde à la clause 9 des accusations de M. Edgar, et à la clause 5 des accusations modifiées, je crois que la question devrait être permise.

M. le juge Routhier, commissaire.—Je crois dire que MM. McDonald et Boswell sont dans la même position que M. Beemer était. Il est vrai que leurs noms ne sont pas mentionnés dans la commission, mais il apparaît par la preuve qu'ils constituent réellement la Compagnie de Construction.

M. Ferguson, C.R.—Je ne savais pas qu'ils fussent les entrepreneurs de la compagnie.

M. le juge Routhier, commissaire.—Le témoignage de M. A. R. McDonald, ce matin, prouve qu'il est l'entrepreneur du chemin, et que toutes les subventions lui ont été transportées. La position de MM. McDonald et Boswell ressemble beaucoup, si elle n'est pas en tous points semblables, à celle de M. Beemer.

M. Ferguson, C.R.—Mais même en admettant cela, il n'y a pas d'accusation à ce sujet, et je soumets que suivant les termes de la plainte la question posée par l'avocat est hors d'ordre. Il n'y a pas d'accusation que MM. McDonald et Boswell ont donné de l'argent, ou que sir Adolphe Caron en ait obtenu d'eux. A moins que nous mettions de côté complètement l'ordre de référence, et que nous permettions les témoignages qui s'en écartent, je soumets que la question est hors d'ordre. Il n'y a pas d'accusation que la compagnie a souscrit de l'argent.

M. le juge Routhier, commissaire.—Nous avons appris par la preuve que les subventions ont été transférées aux entrepreneurs, et que les entrepreneurs, pour toutes fins que de droit, ont remplacé la compagnie. Je crois que la preuve qui aurait pu être faite contre la compagnie peut, dans les circonstances, être faite contre les entrepreneurs.

M. le juge Tait, commissaire.—Naturellement, il nous faut trouver où sont allées les subventions, que MM. McDonald et Boswell devaient recevoir, en vertu de leur contrat. Je crois que c'est notre devoir de rechercher si ces subventions n'ont pas servi à des fins électorales.

M. Ferguson, C.R.—Si Votre Honneur décide ainsi, cette décision aura l'effet d'étendre la clause 5 de l'ordre de référence.

M. le juge Routhier, commissaire.—Il y a une clause dans la commission qui va plus loin que cela. Prenez par exemple la clause 9. Cette clause fait mention des personnes intéressées dans les subventions, parce qu'elles devaient les recevoir.

M. Ferguson, C.R.—Je crois que c'est donner une interprétation très étendue. Avec cette interprétation, cette clause particulière n'est plus nécessaire. Les clauses précédentes référant particulièrement aux points définis, devraient couvrir cette dernière clause.

M. Archibald, C.R., conseil pour la couronne.—Je prétends que les clauses 9 et 10 référant au chemin de fer du Lac Saint-Jean et au chemin de fer de Témiscouata devraient couvrir tous ces points ; non seulement les subventions, mais tout l'actif du chemin ont été transportés à MM. McDonald et Boswell, qui sont devenus réellement la compagnie, et il me semble que nous avons à nous occuper de leurs affaires, en rapport avec cette question, parce qu'ils sont la compagnie.

Objection renvoyée, et la réponse reste dans le dossier.

L'examen du témoin est continué par M. Bisaillon :

Q. MM. McDonald et Boswell ont-ils souscrits pour votre propre élection ? —R. Je ne crois pas, monsieur.

Q. Vous étiez un des partisans de sir Adolphe Caron ?—R. Oui.

Q. Lorsque vous dites que vous ne croyez pas, en êtes-vous sûr ?—R. Je suis sûr qu'ils ne m'ont rien donné à moi. Je ne crois pas qu'ils aient souscrit pour mon élection entre les mains d'autres personnes.

Q. Savez-vous si MM. McDonald et Boswell ont donné pour des fins électorales quelques-unes des débentures qui leur ont été transférées?—R. Je ne le crois pas.

Q. Vous ne le croyez pas?—R. Non.

Q. Les actions de la compagnie ont été aussi transférées à MM. McDonald et Boswell?—R. Je crois que le contrat leur transfère tous les intérêts de la compagnie dans le chemin, mais comme de raison ils étaient obligés de construire le chemin à la place de la compagnie.

Q. Savez-vous si l'on a prélevé quelque somme sur le crédit des subventions fédérales, et si l'on a employé cet argent à des fins électorales?—R. Non, monsieur.

Q. Savez-vous si la compagnie, directement ou indirectement, ou si MM. McDonald et Boswell ont souscrit de l'argent pour aider à l'élection de sir A. P. Caron en 1887?—R. Non, monsieur.

Q. Savez-vous si, directement ou indirectement, MM. McDonald et Boswell ont souscrit de l'argent au fonds des élections générales dans la province?—R. Je n'en ai pas eu connaissance.

Q. Vous n'avez pas eu de conversation avec MM. McDonald et Boswell à ce sujet?—R. Non.

Q. Jamais?—R. Non, monsieur.

Q. Vous n'avez pas eu de conversation avec sir Adolphe Caron relativement à la formation d'un fonds électoral à l'aide des biens de la compagnie?—R. Jamais.

Q. N'avez-vous pas demandé à MM. McDonald et Boswell de souscrire à un fonds électoral?—R. Non, monsieur,

Q. Ni pour vous-même ni pour d'autres députés, partisans de sir Adolphe Caron?—R. Non, monsieur.

Q. Pouvez-vous nous dire combien de parts de la compagnie sont détenues par d'autres que MM. McDonald et Boswell?—R. Non, monsieur.

Q. Vous ne pouvez pas le dire?—R. Non.

Q. Il n'y a rien dans vos livres qui montre cela?—R. Je dois avouer que je n'ai pas fréquemment regardé dans nos livres.

Q. M. Boswell est le secrétaire actuel de la compagnie?—R. Oui.

Q. Et qui était le président?—R. M. J. J. McDonald.

Q. Ne savez-vous pas, comme question de fait, que MM. McDonald et Boswell étaient les propriétaires de presque tout le stock de la compagnie?—R. Je le crois, et peut-être M. Armstrong en avait-il aussi.

Q. Quel est le nom de baptême de M. Armstrong?—R. Je ne pourrais dire.

Q. Qui est-il?—R. C'est un millionnaire anglais demeurant en Angleterre.

Q. En 1890, le gouvernement a accordé une nouvelle subvention de $51,200 pour une distance additionnelle de 16 milles. Savez-vous si cet argent a été payé à la compagnie?—R. Je le crois, monsieur.

Q. Toutes ces subventions ont-elles été payées directement à MM. McDonald et Boswell ou à la compagnie?—R. Je crois qu'elles ont été payées aux entrepreneurs, MM. McDonald et Boswell; je suis convaincu qu'elles l'ont été.

Q. Etes-vous certain que toutes les subventions qui ont été votées par le gouvernement fédéral ont été employées à la construction du chemin, au meilleur de votre connaissance?—R. Bien, si j'en crois les entrepreneurs, non seulement auraient-ils mis toutes les subventions dans la construction du chemin, mais encore beaucoup de leur propre argent.

Examiné par M. Archibald, conseil pour la couronne :

Q. Quel est l'officier de la compagnie qui est en possession de tous les renseignements concernant les subventions et le paiement de subventions ?—R. Le président et le secrétaire de la compagnie, je suppose.

Q. Savez-vous où ils sont maintenant ?—R. J'ai entendu dire que M. J. J. McDonald était à Montréal. Son adresse est, je crois, chez le Dr Gardner, Avenue Union J'ai entendu dire que M. Boswell était à Toronto.

Q. L'attendez-vous ici prochainement ?—R. Je ne sais pas ; je le présume.

Q. Son domicile est à la Rivière-du-Loup ?—R. Oui.

Q. Où est le domicile de M. J. J. McDonald ?—R. A la Rivière-du-Loup.

Q. Où sont les livres de la compagnie ?—R. A la Rivière-du-Loup, dans les bureaux de la compagnie.

Q. Lorsque vous parlez des livres, voulez-vous dire les livres des entrepreneurs ou les livres de la compagnie ?—R. Tous ces livres.

Q. Ces livres sont, je suppose, en la possession du secrétaire de la compagnie, M. Boswell ?—R. Oui.

CONTRE-INTERROGATOIRE.

Examiné par M. Ferguson, C.R. :

Q. Vous dites que vous avez porté intérêt à ce chemin de fer parce qu'il traversait le comté que vous représentez ?—R. Oui.

Q. C'est la raison pour laquelle vous vous êtes occupé de ce chemin de fer ?—Oui, monsieur.

Q. Afin d'obtenir, je suppose, que le chemin de fer passe à travers cette partie du pays ?—R. Oui, monsieur.

Q. Et en votre qualité de député ayant des intérêts dans cette section du pays, vous avez donné votre concours, de temps à autre, à l'octroi des subventions par les gouvernements fédéral et provincial ?—R. Oui, monsieur.

Q. Aviez-vous quelques intérêts personnels dans l'affaire ?—R. Non, monsieur.

Q. Vous dites que vous avez pris une petite part dans l'administration de la compagnie ?—R. Oui, une bien petite part.

Q. Vous laissiez M. A. R. McDonald faire les contrats avec les entrepreneurs, parce qu'il avait beaucoup plus d'expérience que vous à ce sujet ?—R. Oui.

Q. Vous savez, naturellement, qu'un contrat a été passé en vertu duquel les subventions, les bonus et les débentures ont été donnés aux entrepreneurs en considération de la construction du chemin ?—R. Oui.

Q. Ce sont là les conditions du contrat ?—R. Oui.

Q. Avez-vous eu connaissance qu'aucune portion des subventions du gouvernement fédéral ait été détournée ou appropriée autrement que pour les fins pour lesquelles le parlement les avait votées ?—R. Non, je ne crois pas, monsieur.

Q. A-t-on détourné de l'argent prélevé sur le crédit de ces subventions ?—R. Non monsieur.

Q. Savez-vous s'il a été entendu ou convenu entre la compagnie et sir Adolphe Caron que si celui-ci aidait à obtenir les subventions, celle-là fournirait des fonds pour les élections ?—R. J'ai toujours fait partie de la compagnie, et je suis sûr que jamais tel arrangement n'a été fait.

Q. Savez-vous si jamais sir Adolphe Caron a eu, directement ou indirectement, contrôle ou possession d'aucune portion des subventions, pour quelques fins que ce soit ?—R. Je suis sûr que non, monsieur.

Q. Savez-vous si quelques portions des sommes empruntées sur le crédit des subventions aient jamais été détournées de l'objet pour lequel elles auraient été votées par le parlement et employées à des fins électorales ?—R. Je n'en ai pas eu connaissance, monsieur.

Q. Vous avez dit que la construction du chemin a coûté plus que toutes les subventions et les débentures ensemble ?—R. J'ai dit que si j'en crois les entrepreneurs, ces subventions et débentures ont été insuffisantes, et ils ont mis de leur argent dans l'entreprise.

Q. A part les subventions et le produit des débentures ?—R. Oui.

Et le déposant ne dit plus rien du tout.

Je, Thomas P. Owens, sténographe assermenté, de la Chambre des communes, certifie que la déposition qui précède est une reproduction fidèle et exacte de mes notes sténographiques.

QUÉBEC, 26 octobre 1892.

JOHN J. MACDONALD, entrepreneur, Rivière-du-Loup, ayant prêté serment, dépose comme suit :—

Examiné par M. Archibald, C.R., conseil pour la couronne :

Q. Vous êtes, n'est-ce pas, un des membres de la société McDonald et Boswell ?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous êtes constructeur de chemins de fer ?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous connaissez, je suppose, la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, et son chemin ?—R. Oui, monsieur.

Q. Quand cette compagnie a-t-elle été constituée ?—R. Je crois que ce fut en 1885, mais je ne suis pas positif.

Q. Quand avez-vous la première fois pris un intérêt dans le chemin ?—R. Je crois que ce fut dans l'été de 1885.

Q. La compagnie avait-elle sa charte alors ?—R. Je ne puis dire si la compagnie était constituée ou ne l'était pas lorsqu'on m'en a parlé la première fois ; je crois qu'elle ne l'était pas encore, mais je n'en suis pas positif.

Q. Les subventions avaient-elles été votées à la compagnie, lorsque vous en fîtes partie ?—R. Une subvention de $6,000 par mille avait été votée pour la ligne principale.

Q. Une subvention de $240,000 a été votée en 1882—est-ce là la subvention dont vous parlez ?—R. Je ne sais pas à quelle époque la subvention avait été votée.

Q. La subvention totale est de $498,000, n'est-ce pas ?—R. Oui, je crois que c'est cela.

Q. Ces subventions avaient été votées avant que vous fissiez partie de la compagnie ?—R. Oui, c'est ce que j'ai compris.

Q. Ces subventions ont-elles été votées au nom de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata ?—R. Je ne puis dire ; je crois que la charte a été accordée par arrêté du conseil.

Q. Comme question de fait, la charte a été accordée par arrêté du conseil, le 7 octobre 1885, après que les subventions eurent été votées ?—R. Oui, monsieur.

Q. Maintenant, dites-nous quelles personnes étaient à la tête de l'entreprise lorsque vous y avez pris part?—R. Je ne puis donner tous leurs noms.

Q. Nommez-en quelques-uns ?—R. M. A. R. McDonald, surintendant du chemin de fer Intercolonial, a été le premier qui m'a parlé de la compagnie.

Q. D'autres?—R. Je crois que c'est la principale personne à laquelle j'ai eu affaire; j'ai eu des conversations ensuite avec M. Grandbois, avec M. Tarte et quelques autres. On m'a fait entendre qu'il y avait eu une ancienne compagnie dont la charte était expirée. Cette compagnie avait fait un peu de défrichement sur la ligne, ou d'autres ouvrages qui équivalaient à peu de chose. C'est ce que l'on m'a dit avant l'organisation de la nouvelle compagnie.

Q. Mais avant l'organisation de la nouvelle compagnie, ces personnes dont vous avez mentionné les noms vous parlaient au sujet de cette compagnie?—R. M. A. R. McDonald, mais je ne puis dire que d'autres m'en ont parlé avant l'organisation de la nouvelle compagnie.

Q. Quelle a été votre première démarche lorsque vous avez commencé à vous intéresser à la compagnie?—R. Ma première démarche, autant que je me rappelle, a été de voir M. Hector Cameron, notre avocat.

Q. Mais au sujet du chemin, en avez-vous fait l'inspection ?—R. Nous en avons fait l'inspection dans l'été de 1886, après l'organisation de la compagnie.

Q. C'était après l'organisation de la compagnie ?—Oui, autant que je me rappelle.

Q. Etait-il nécessaire de faire quelque dépôt d'argent pour obtenir la charte de la compagnie ?—R. Non, pas que je sache. Oh ! oui, lorsque la compagnie a été organisée, mais pas pour obtenir la charte du gouvernement.

Q. Lorsque la compagnie a été organisée ?—R. Oui, lorsque les actions ont été souscrites, il a fallu payer 10 pour 100 des actions avant que la compagnie put être légalement constituée.

Q. Vous aviez obtenu la charte avant cela?—R. Oui, l'acte le montre.

Q. Quels sont ceux qui ont fait le dépôt requis de 10 pour 100 pour l'organisation de la compagnie ?—R. McDonald et Boswell.

Q. Est-ce que ce dépôt a été fait avant votre contrat avec la compagnie? —R. Oui, monsieur; les actions ont été souscrites, les 10 pour 100 payés, et la compagnie organisée.

Q. MM. Macdonald et Boswell ont payé 10 pour 100 pour les actionnaires? —R. Oui, sur le montant souscrit qui était, je crois, de $125,000. Dix pour cent sur cette somme feraient $12,500, et c'est le montant que nous avons payé, je crois.

Q. A cette époque vous deviez avoir quelque idée d'un contrat avec la compagnie, n'est-ce pas ?—R. Oui, monsieur, je crois que les arrangements ont été faits avec M. A. R. Macdonald, et aussi je crois avec M. Tarte, Dr Grandbois, et M. Bertrand, de l'Ile-Verte. Il pouvait y avoir un arrangement entre nous, mais je ne pourrais dire. S'il y en avait un, M. Hector Cameron l'a en sa possession. Nous devions faire les arpentages. J'ai fait moi-même l'inspection du chemin en novembre 1885, et j'ai fait une estimation brute de ce qu'il faudrait faire. L'arrangement était, je crois, que si après cette inspection nous trouvions que le chemin ne pouvait pas être construit pour un certain montant, la compagnie pourrait donner le contrat à d'autres, après nous avoir remboursé nos dépenses, en y ajoutant, je crois, 10 pour 100. Je crois qu'il y avait quelque arrangement comme cela. Nous avons fait une inspection du chemin avant de prendre le contrat.

Q. Alors, avant l'organisation de la compagnie, vous avez fait une inspection du chemin et une estimation du coût probable de construction ?—R. Oui,

j'ai parcouru le tracé en voiture, et j'ai examiné le chemin à différents endroits, tout comme je ferais pour tout autre ouvrage que j'entreprendrais.

Q. Lorsque la compagnie a été organisée, l'entente était de faire un contrat avec McDonald et Boswell ?—R. Oui, c'est ainsi que j'ai entendu la chose. Si nous croyions pouvoir faire l'ouvrage pour une certaine somme nous devions l'avoir.

Q. C'est-à-dire que si vous consentiez à construire le chemin avec l'actif que l'on vous transportait, vous auriez le contrat ?—R. Oui, monsieur.

Q. Mais dans la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, aucun autre actionnaire, à part McDonald et Boswell, n'a jamais payé un sou sur les actions ? —R. Pas que je sache. Je ne crois pas qu'ils aient payé quelque chose.

Q. Tout ce qui a été fait l'a été par McDonald et Boswell ?—R. Je ne crois pas qu'il y ait eu des actions payées ; je ne crois pas que l'on en ait payé.

Q. C'est-à-dire que la compagnie, comme compagnie, n'a jamais eu un dollar de capital, revenu ou autre chose ?—R. Non ; lorsque nous acceptâmes le contrat, tout l'actif et les subventions nous furent transportés, et nous devînmes responsables de tout.

Q. Alors, en ce qui touche l'existence de la compagnie, cette compagnie est réellement celle de McDonald et Boswell ?—R. Bien, je ne sais pas si l'on peut dire cela. Il y a une compagnie organisée, et les actions sont entre les mains d'autres personnes à part nous.

Q. Mais l'on n'a jamais payé ce stock ?—R. Le stock est tout payé excepté $9,000. Je crois que la loi exige que chaque directeur ait $1,000 de stock, dont 10 pour 100 payés, afin de pouvoir être directeur. Ces $9,000 n'ont jamais été payées, mais la balance a toute été payée. Nous l'avons prise dans notre contrat ; nous avons accepté pour notre ouvrage, les débentures, les subventions, et le stock de la compagnie comme s'il avait été payé.

Q. Mais les personnes qui ont souscrit ce stock ne l'ont jamais payé ?—R. Il n'y a eu que $125,000 de souscrites, et à l'exception de $9,000 environ, je crois que ce stock a été transféré en fidéicommis à M. Hector Cameron, pour nous être payé lorsque l'ouvrage serait terminé, et d'après les estimés des ingénieurs du gouvernement.

Q. Lorsque l'ouvrage serait terminé ?—R. Oui, nous devions être payés en proportion de l'ouvrage fait suivant les certificats des ingénieurs du gouvernement.

Q. Mais McDonald et Boswell n'ont jamais reçu, par le transfert de ce stock, aucune somme qui avait été payée par d'autres actionnaires, n'est-ce pas ? —R. Je ne crois pas que d'autres actionnaires aient payé. Les $12,500 que nous avons payé nous ont été remboursées, par résolution du bureau, je crois, à compte de l'inspection que nous avons faite du chemin, et je crois que notre contrat disait cela.

Q. Quant aux $9,000 nécessaires pour qualifier les directeurs, a-t-il été payé quelque chose sur cette somme ?—R. Je ne sais pas.

Q. Pas même les 10 pour 100 ?—R. Nous avons payé les 10 pour 100 sur les $9,000.

Q. De sorte que les directeurs aujourd'hui en office ont reçu leur qualification de McDonald et Boswell ?—R. C'est ainsi que je le comprends.

Q. Il ne paraît pas y avoir d'autre compagnie de chemin de fer que McDonald et Boswell ?—R. Oui, il y en a. Nous avons vendu nos débentures en Angleterre, et nous avons donné un certain montant de notre stock payé à d'autres en Angleterre, qui ont une forte partie du stock.

Q. Je suppose qu'ils voulaient avoir le contrôle du chemin de fer?—R. Non, ils n'en ont pas eu le contrôle.

Q. Maintenant, a-t-on voté de nouvelles subventions au chemin de fer après votre contrat avec la compagnie?—R. Nous avons construit un embranchement de 32 milles, pour lequel une subvention a été obtenue.

Q. Vous n'avez pas obtenu d'autre subvention pour la ligne principale? —R. Non, monsieur, pas du gouvernement fédéral.

Q. Vous dites que plus tard des subventions ont été obtenues du gouvernement fédéral pour l'extension du chemin?—R. Pour un embranchement, l'embranchement de Saint-François, mais le gouvernement fédéral n'a pas accordé d'autres subventions pour la ligne principale.

Q. Quelle était la longueur de la ligne principale subventionnée lorsque vous avez pris le contrat?—R. La longueur était estimée à 83 milles, mais elle n'est, je crois, que de 81 milles et quelques cents pieds. On a voté les subventions pour 83 milles, mais lorsque le chemin a été construit on a constaté qu'il n'avait que 81 milles environ.

Q. Vous dites qu'une subvention a été accordée subséquemment; vous voulez parler, je suppose, de la subvention de $100,000 accordée pour 20 milles de l'embranchement depuis Edmundston jusqu'à la rivière Saint-François, en l'année 1888?—R. C'est là une portion du chemin : c'est le même embranchement dont je parle. La distance demandée alors était de 36 milles.

Q. Plus tard une autre subvention a été accordée pour une extension de cet embranchement?—R. Oui, pour une distance de 12 milles environ, pas tout à fait 12 milles.

Q. Ce chemin a-t-il été construit?—R. Oui.

Q. Et ouvert au trafic?—R. Oui, nous l'exploitons régulièrement.

Q. Sont-ce là toutes les subventions accordées pour le chemin, savoir: $498,000 pour la ligne principale, $100,000 pour les premiers 20 milles, et $51 votées en 1891?—R. Je ne crois pas que nous ayons reçu les $51,000. Ces $51,000 ont été appliquées aux 16 milles, et nous n'en avons construit que 12.

Q. De sorte que vous n'avez reçu qu'une partie des $51,000? R. Oui, jusqu'à la dernière session. Nous avons reçu $6,000 par mille sur 81 milles et une fraction. Nous n'avons pas été payés pour 83 milles.

Q. Maintenant, M. Macdonald, je présume que le gouvernement n'a pas accordé ces subventions à cet embranchement sans que quelques représentations lui aient été faites à ce sujet?—R. Oui, monsieur, nous avons fait des représentations au gouvernement. Lorsque nous avons pris le contrat, il n'était pas décidé alors si le chemin partirait de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, et il y avait de fortes opinions en faveur de deux endroits. L'honorable M. Costigan était déterminé à le faire rendre à la Rivière-Ouelle, et M. le Dr Grandbois était aussi déterminé à l'avoir à la Rivière-du-Loup.

Q. Vous avez eu alors plusieurs entrevues avec le gouvernement à ce sujet?—R. Non, pas beaucoup. Il fut décidé que le chemin irait à la Rivière-du-Loup, et après cela nous demandâmes une subvention.

Q. Quels membres du gouvernement avez-vous vus?—R. Sir John A. Macdonald.

Q. Avez-vous vu sir A. P. Caron?—R. Non, monsieur.

Q. Pas du tout?—R. Non, monsieur.

Q. Vous n'avez jamais eu de conversation avec lui à ce sujet?—R. Je ne me rappelle pas lui avoir jamais dit un mot au sujet de subventions.

Q. Etes-vous jamais allé à Ottawa au sujet des subventions?—R. J'ai été souvent à Ottawa, pendant la session.

Q. Et pendant que vous étiez à Ottawa avez-vous demandé à sir Adolphe Caron d'appuyer vos vues ?—R. Non, pas au sujet des subventions. Je connais sir Adolphe Caron très intimement. Cette question n'était pas du ressort de son département, et je m'adressai au ministre dont c'était l'affaire.

Q. Sir Adolphe Caron n'est jamais allé avec vous auprès de ce ministre ?—R. Non, monsieur.

Q. Et vous dites que vous n'avez jamais eu de conversations avec sir Adolphe Caron concernant ces subventions ?—R. Je n'ai pas la moindre souvenance d'avoir discuté la question avec lui d'une façon ou d'une autre. Je puis lui en avoir dit un mot en passant, mais je ne m'en rappelle pas du tout.

Q. Ne lui avez-vous jamais écrit à ce sujet ?—R. Non, monsieur.

Q. N'avez-vous jamais demandé à quelqu'un de lui parler pour vous ?—R. Non ; quand je désire voir un ministre, j'y vais moi-même généralement.

Q. Avez-vous quelque raison de croire que sir Adolphe Caron connaissait votre demande de subvention pour un embranchement de ce chemin ?—R. Pas d'autre raison que la connaissance qu'il pouvait en avoir comme membre du cabinet, lorsque la question viendrait devant le cabinet.

Q. Sir Adolphe Caron vous a-t-il jamais parlé de cette subvention ?—R. Je n'en ai pas le moindre souvenir ; je ne crois pas qu'il m'en ait jamais parlé, et j'en suis presque positif. Je ne me souviens pas qu'il m'ait jamais parlé de cette subvention, et je crois que je m'en souviendrais s'il l'avait fait.

Q. Je crois que M. Tarte était député alors, n'est-ce pas ?—R. Non, monsieur.

Q. Avez-vous jamais eu quelque conversation avec M. Tarte, au sujet de ces subventions ?—R. Pas au sujet de la subvention pour l'embranchement, et les autres subventions pour la ligne principale étaient accordées lorsque la compagnie a été organisée.

Q. Avez-vous eu quelque conversation avec lui au sujet de la subvention pour l'embranchement ?—R. Il pouvait être député alors, mais je ne m'en rappelle pas.

Q. Avez-vous jamais demandé à M. Tarte d'user de son influence auprès du gouvernement, afin de vous aider à obtenir la subvention pour cet embranchement ?—R. Je ne peux pas dire.

Q. Pourquoi ne pouvez-vous pas dire ?—R. Parce que je ne m'en rappelle pas. M. Tarte était un directeur de notre chemin, et il l'est encore.

Q. La compagnie avait-elle des assemblées fréquentes ?—R. Non. Les assemblées ont été fréquentes lorsque la compagnie s'est organisée, mais maintenant nous n'avons généralement qu'une assemblée par année. Cependant, s'il y a quelque chose de spécial, nous convoquons une assemblée.

Q. Toutes ces questions ont été discutées dans les assemblées de la compagnie ?—R. Je ne dirai pas qu'elles l'ont été, je ne m'en rappelle pas ; comme de raison je n'étais pas directeur de la compagnie, lorsque j'étais l'entrepreneur des travaux.

Q. Bien que vous fussiez le propriétaire de la plus grande partie du stock ?—R. J'ai obtenu la plus grande partie du stock en devenant entrepreneur du chemin. C'est une chose bien ordinaire pour les entrepreneurs que de prendre du stock dans un contrat. Lorsque nous plaçons notre argent dans une entreprise, nous voulons en avoir le contrôle.

Q. Avez-vous assisté aux assemblées de la société ?—R. Je puis avoir assisté à quelques-unes.

Q. N'avez-vous pas assisté à toutes ?—R. Il est probable que j'ai siégé avec les directeurs aux assemblées, mais je ne m'en rappelle pas.

Q. Lorsque vous faisiez une demande de subvention, était-ce au nom de McDonald et Boswell ou au nom de la compagnie ?—R. Je devins le président de la compagnie plus tard, et je ne puis dire si la demande de subvention a été faite après que je devins président, ou pendant que j'étais entrepreneur de la ligne principale.

Q. Quand êtes-vous devenu président ?—R. Je crois que ce fut en 1883.

Q. Quelle partie de l'année 1883 ?—R. Dans le mois de décembre, je crois.

Q. Veuillez regarder cet exhibit LJ 103, et dire si cet exhibit est une liste des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, telle qu'elle existait alors ?—R. Je le crois.

Q. Je vois que vous étiez un des premiers actionnaires ?—R. Oui, monsieur, j'ai signé avec les autres.

Q. Veuillez regarder l'exhibit LJ 88, et dire si cet exhibit est signé par vous en même temps que par d'autres ?—R. Oui.

Q. Veuillez regarder ce document, et dire si les faits y sont correctement représentés ?—R. Oui, quant à cette partie ; nous étions les seules personnes responsables de cette demande au gouvernement.

Q. C'est un document dans lequel vous demandez au gouvernement permission de faire un contrat en vertu de l'Acte des subventions ?—R. Oui, monsieur.

Q. Et ce document est signé par vous ? - R. Je crois que j'étais un des directeurs provisoires alors.

Q. Ce document est aussi signé par le Dr Grandbois et A. R. McDonald ? —R. Oui.

Q. Vous étiez alors un des directeurs provisoires ?—R. Pas lorsque ce document a été écrit, parce que la compagnie a été organisée dans le même mois ; mais je l'étais quelque temps avant.

Q. Maintenant, dans cette pièce (LJ 88) il est dit " Les directeurs ont reçu de la part d'entrepreneurs responsables des propositions pour la construction du chemin à des conditions dans les limites de l'actif réalisable de la compagnie "—de quels entrepreneurs responsables était-il question dans ce document ?—R. Je considère que mon associé et moi, avec nos ressources, sommes responsables.

Q. C'est-à-dire McDonald et Boswell, qui plus tard firent un contrat avec la compagnie ?—R. Oui, monsieur.

Q. D'après ce document pouvez-vous dire que toutes les transactions avec le gouvernement concernant le chemin ont été faites par la compagnie, et non pas par McDonald et Boswell ?—R. Bien, s'il fallait faire une demande, et qu'il était nécessaire d'avoir la signature du président, naturellement c'était une transaction de la compagnie. Plus tard, lorsque nous eûmes le contrat, et que les subventions nous fûrent transférées, nous avions l'autorisation légale nécessaire, et je faisais les transactions de contrat avec M. Hector Cameron, notre avocat.

Q. Vous adressiez-vous directement au gouvernement ?—R. Je le crois ; s'il était nécessaire d'avoir la signature du président, nous lui en faisions la demande.

Q. N'y a-t-il pas eu des subventions payées à la compagnie, et non pas à McDonald et Boswell ?—R. Les subventions ont été payées d'abord à la banque de Molson, où McDonald et Boswell faisaient affaires, et ensuite à la banque de Montréal. Ces subventions étaient payés à la banque de Molson, ou à nous-mêmes en vertu d'une procuration de la compagnie ; elles peuvent avoir été payées directement à la banque.

Q. Ces subventions ont toutes été payées à McDonald et Boswell, n'est-ce pas?—R. Oui, elles ont été placées à notre crédit.

Q. De quelle manière?—R. A la banque Molson à Toronto, et plus tard à la banque de Montréal, à Montréal.

Q. Ensuite la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata a autorisé la banque à placer ces subventions du gouvernement au crédit de McDonald et Boswell?—R. Je le présume.

Q. La compagnie a-t-elle donné à la banque une autorisation par écrit à ce sujet?—R. Si la banque en a fait la demande, cela a dû être fait.

Q. De quelle manière la banque a-t-elle été autorisée à placer au crédit de McDonald et Boswell les subventions reçues pour la Compagnie de chemin de fer de Témiscouata?—R. Je présume que la banque a été autorisée à cet effet.

Q. Savez-vous quelle autorité la banque avait?—R. La banque pouvait avoir l'autorité si c'était nécessaire.

Q. Certainement; mais je désire savoir si la banque avait un écrit?—R. Je crois que le contrat couvre ce qui devait être fait.

Q. Peut-être le contrat a-t-il été déposé à la banque?—R. Il peut l'avoir été; M. Cameron a fait ce qu'il croyait nécessaire de faire.

Q. Comme question de fait, McDonald et Boswell ont fait déposer les subventions à leur crédit à la banque de Molson?—R. Oui, et plus tard à la banque de Montréal.

Q. Ce compte auquel les subventions ont été portées, était-ce le compte courant de McDonald et Boswell?—R. C'était notre seul compte à la banque.

Q. Vous avez tenu votre compte d'abord à la banque Molson, puis à la banque de Montréal?—R. Oui, à Toronto d'abord à la banque Molson et ensuite à la banque de Montréal, à Montréal.

Q. Pendant que vous aviez ce compte à la banque Molson à Toronto, n'aviez-vous pas d'autre compte ailleurs?—R. Nous avions un compte à la banque Jacques-Cartier, à la Rivière-du-Loup, parce que c'était plus commode, pour de petites sommes. Nous tirions sur la banque Molson à mesure de nos besoins.

Q. Vous tiriez sur la banque Molson afin de placer à votre crédit à la banque Jacques-Cartier à la Rivière-du-Loup un certain montant pour vos petites dépenses?—R. Oui; M. Boswell avait charge du bureau et signait les chèques; il pourra vous donner plus d'explications que moi à ce sujet.

Q. Aviez-vous un ingénieur responsable envers vous, en charge de la construction du chemin de fer?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous faisait-il rapport du progrès des travaux de temps en temps?—R. Je surveillais moi-même l'ouvrage tout le temps.

Q. Mais je veux savoir si l'ingénieur vous donnait des certificats du montant des travaux exécutés?—R. Il m'en donnait pour les contrats de terre et de roc; je ne crois pas qu'il m'en donnait pour les traverses. Il n'avait rien à faire à l'achat des rails. Je présume qu'il avait à me faire rapport quant aux clôtures.

Q. De sorte que ses certificats n'indiquaient pas toute la valeur de l'ouvrage exécuté?—R. Non, monsieur; je crois que ces certificats n'avaient rapport qu'aux parties de l'ouvrage où des classifications étaient requises; je ne crois pas que ses certificats s'étendissent au delà.

Q. Teniez-vous un compte de ce que vous coûtait la construction du chemin? R. Je le présume. Nous faisions tout le ballastage nous-mêmes, et nous achetions les rails; nous donnions à l'entreprise toutes les excavations dans le roc et dans la terre, et toutes les clôtures.

Q. Ces choses n'étaient-elles pas portées au compte de construction?—R. Oui; elles n'apparaissaient pas dans les certificats de l'ingénieur, parce que nous faisions nous-mêmes de l'ouvrage à la journée.

Q. Mais il doit y avoir dans vos livres un compte montrant le coût total du chemin?—R. Je suppose qu'il doit y avoir un compte de ce genre. Je crois que nous avions une feuille de balance à la fin.

Q. C'est-à-dire lorsque la construction du chemin a été terminée?—R. Oui.

Q. Montrant le coût total?—R. Oui, je le crois; il y a eu une feuille de balance, je crois, mais je ne sais pas où elle est maintenant.

Q. Vous avez dit dans l'exhibit (LJ 88) que l'actif du chemin consistait dans le stock, et dans les subventions du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial. Pouvez-vous dire quel montant vous avez reçu du gouvernement provincial en subventions?—R. Je ne crois pas être obligé de dire ce que le chemin nous a coûté; cela n'a rien à faire avec cette enquête, et je m'y refuse.

Q. Etes-vous prêt à dire que tout l'actif du chemin consistant en subventions du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial ont été dépensées pour la construction du chemin?—R. Oui, monsieur, et nous y avons mis de notre argent à part ces subventions. Nous n'avons jamais été remboursés de notre mise de fonds.

Q. Avez-vous vendu les débentures?—R. Oui.

Q. Le produit de ces débentures a-t-il été dépensé dans la construction du chemin?—R. Je ne me propose pas d'entrer dans les détails de nos affaires privées, mais s'il y a quelque chose en rapport avec cette enquête que vous désiriez connaître, je suis prêt à répondre.

Q. Je ne veux pas entrer dans vos affaires particulières?—R. Bien, si vous demandez le coût du chemin, et l'argent que nous y avons mis, vous entrez alors dans nos affaires particulières, et telle a été l'objection que j'ai faite lorsque j'ai été examiné dans une affaire semblable. Je crois que c'est intervenir dans nos affaires particulières que de poser de semblables questions. Je suis prêt à vous donner tous les renseignements que vous désirez en rapport avec cette enquête.

Q. Y a-t-il eu deux émissions de débentures différentes?—R. Les débentures de la ligne principale et les débentures de l'embranchement.

Q. N'y a-t-il pas eu une émission de débentures sur le chemin à $5,000 par mille dans le commencement?—R. Oui, mais elles n'ont jamais été mises sur le marché.

Q. Mais plus tard vous avez émis des débentures au montant de $20,000?—R. Oui, c'est ce que l'acte autorisait.

Q. McDonald et Boswell ont-ils obtenu par leur contrat avec la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata d'autres subventions que les subventions fédérales et provinciales?—R. Oui, une subvention de la corporation de Fraserville.

Q. N'y avait-il pas quelque mention à cet effet?—R. Oui.

Q. Vous a-t-on transféré autre chose que ces subventions?—R. Non, rien autre chose que ces subventions et le stock.

Q. Mais comme vous l'avez déjà dit, le stock n'était pas payé?—R. Mais nous avons pris un certain montant de stock payé, les subventions, et le droit d'émettre des débentures.

Q. Mais ce stock n'a pas mis d'argent dans votre poche?—R. Bien, je ne sais pas; c'est une question de savoir s'il en mettra ou n'en mettra pas. Nous y attachons une valeur.

Q. De quelle manière?—R. Nous avons le contrôle du chemin, et si nous le vendions nous considérons que le stock rapportera quelque chose.

Q. Je désire savoir si le stock vous a donné de l'argent ?—R. Nous n'en avons rien retiré jusqu'à présent.

Q. Et la seule valeur que vous y attachez c'est qu'il vous permet de contrôler le chemin ?—R. Je ne suis pas prêt à dire cela. Nous espérons en retirer plus que cela.

Q. Lorsque vous étiez le constructeur du chemin de fer, avec qui, M. Macdonald, conduisiez-vous les négociations ?—R. Principalement avec M. A. R. McDonald, avec M. Tarte, et avec les autres directeurs après que la compagnie a été formée, mais ceux que j'ai nommés étaient les principaux ; M. Bertrand faisait partie, aussi, je crois, du comité nommé par le bureau pour passer le contrat, et voir à ce que tout fut bien fait.

Q. Qui discutait les principaux articles du contrat ?—R. M. Cameron, un avocat, représentant McDonald et Boswell, et moi-même avec un comité du bureau ; je présume que c'est cela

Q. Est-ce que M. A. R. McDonald ne représentait pas la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata dans les négociations avec vous ?—R. C'est avec lui que les principaux points étaient réglés.

Q. Et vous traitiez avec lui comme représentant de la compagnie ?—R. Non, pas exactement la compagnie. Il y avait l'ancienne organisation, ou la compagnie qui était disparue, qui avait des réclamations ; je crois qu'il y avait deux compagnies, une pour la partie du Nouveau-Brunswick, l'autre pour la partie de Québec. Je crois qu'il y avait une charte locale, et M. McDonald prétendait que ces compagnies avaient certains droits qu'il fallait respecter ; dans nos négociations nous proposions de n'avoir affaire qu'à une seule personne, et M. McDonald était la personne désignée par les compagnies pour les représenter et traiter avec nous.

Q. M. McDonald a-t-il produit quelque lettre ou écrit montrant qu'il était autorisé à agir pour ces compagnies ?—R. Les directeurs furent les seuls qui comparurent plus tard.

Q. Le bureau des directeurs a-t-il passé une résolution autorisant M. McDonald à agir pour lui ?—R. Je ne suis pas prêt à dire si une résolution a été passée ou non ; vous aurez à voir les minutes du bureau pour cela.

Q. Dans tous les cas, vous le considériez suffisamment autorisé pour traiter avec lui ?—R. Nous avons traité avec lui plus qu'avec les autres.

Q. Et vous avez fixé les termes du contrat avec lui ?—R. Je crois que les termes du contrat ont été fixés avec un comité du bureau, comprenant M. Bertrand, M. Grandbois, M. A. R. McDonald et peut-être M. Tarte, mais je n'en suis pas certain. Je crois que le bureau avait nommé un comité de trois pour approuver le contrat et faire rapport au bureau, mais je présume que les minutes diront cela.

Q. Maintenant, vous avez dit dans votre témoignage que vous vouliez vous enquérir davantage de ce que le chemin coûterait, afin d'être prêt à faire un contrat. Etait-ce une enquête à part celle qui avait été faite lors de la formation de la compagnie ?—R. Nous avons fait une inspection du chemin lors des arrangements préliminaires ; et si après avoir fait cette inspection nous constations que le chemin coûterait trop cher à construire, les directeurs avaient l'option de nous rembourser ce que nous avions dépensé, et de donner le contrat à une autre compagnie s'ils le jugeaient à propos.

Q. Et après l'inspection du chemin vous avez passé le coutrat ?—R. Oui, je crois que l'inspection était faite alors que nous avons passé le contrat. Je ne suis pas sûr si l'inspection était complètement terminée, mais elle était suffisamment avancée pour nous satisfaire.

Q. Y avait-il dans le contrat quelque stipulation à l'effet que McDonald et Boswell devaient payer quelque chose pour les fins politiques, en vue d'aider à l'élection de membres du parlement favorables au gouvernement, outre les considérations mentionnées dans le contrat entre vous et la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata?—R. Il n'y avait rien concernant sir Adolphe Caron ou les fins de cette enquête.

Q. Vous dites rien concernant sir Adolphe Caron. Dites-vous qu'il y avait quelque mention de certains paiements pour des fins politiques?—R. Je ne puis dire rien de plus que ce que j'ai dit. Il y a entre un membre du bureau et moi-même un arrangement qui pourrait être interprété de cette façon, mais je ne suis pas prêt à dire que c'est l'interprétation juste, vu que je n'ai pas devant moi l'arrangement et que je ne l'ai pas lu depuis plusieurs années. Cet arrangement n'a rien à faire avec l'enquête actuelle; il n'en est fait aucune mention et il n'y a rien qui s'y rapporte.

Q. Je crois que vous avez reçu l'ordre de produire tous les documents en votre possession touchant cette affaire, n'est-ce pas?—R. Je ne crois pas avoir ces documents; je n'ai aucun document moi-même. Autant que je puis me rappeler, je crois que toute convention qui peut avoir été faite alors doit être en la possession de M. Cameron, qui agissait comme mon avocat. Je sais qu'il a beaucoup de papiers. Je n'ai pas vu le document dont je parle depuis qu'il a été fait. Je ne sais pas si vous-même le considéreriez comme une affaire politique, mais votre question est posée de telle façon que je ne puis nier carrément.

Q. Lors de la convention entre McDonald, au nom de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, était-il convenu que McDonald et Boswell donneraient ou souscriraient de l'argent ou autres valeurs pour aider à l'élection de sir Adolphe Caron ou de députés favorables au gouvernement dont il faisait partie?—R. En tant que sir Adolphe Caron est concerné, il n'y avait aucune telle convention, pas la moindre.

Q. Est-ce là toute votre réponse?—R. C'est là tout ce que je puis répondre sans voir le document qui est en la possession de M. Hector Cameron, je crois. Mais je ne sais pas au juste où est le document; M. Cameron faisait toutes mes affaires et était l'avocat de McDonald et Boswell.

Q. Je dois insister pour avoir une réponse à la question que je vous ai posée, savoir: s'il y avait une stipulation d'un paiement soit en argent ou en valeurs, pour des fins politiques et pour aider à l'élection de sir Adolphe Caron ou d'autres, députés favorables au gouvernement dont sir Adolphe Caron fait partie?—R. Je suppose que je puis répéter les paroles dont je me suis servi lorsque cette convention a été faite. La convention mentionnait certaines choses auxquelles je m'opposai; j'ai dit alors qu'il n'y avait aucun doute que pendant l'exécution de cette entreprise je serais obligé de faire quelque chose pour nos amis, et que j'étais disposé à laisser les choses dans cet état. C'est tout ce qui a été dit, si vous pouvez y mettre une signification politique d'une façon ou d'une autre. Telles sont les paroles dont je me suis servi à cette occasion.

Q. Lorsque vous parlez d'amis, vous voulez parler d'amis politiques?—R. Bien, depuis vingt ans que j'aide mes amis, qu'ils soient dans l'opposition ou qu'ils soient au pouvoir. J'ai toujours aidé à mes amis.

Q. Vous voulez dire amis politiques?—R. Oui, monsieur; le document ne le dit pas en propres termes, mais c'est réellement ce que j'avais dans l'esprit.

Q. Et aider à vos amis, cela veut dire souscrire pour les élections?—R. Oui, c'est à peu près cela.

Q. Et vos amis, je suppose, nous n'avons pas besoin de vous le demander, sont sir A. P. Caron, et les autres membres du parti conservateur ?—R. Je n'ai jamais entendu mentionner son nom à se sujet. Je n'ai rien eu à dire à son égard d'une façon ou d'une autre. Cette convention dont je parle n'avait aucun rapport aux subventions fédérales, directement ou indirectement.

Q. Où est cette convention dont vous parlez; pouvez-vous l'avoir ?—R. Je crois que M. Cameron l'a.

Q. Où est M. Cameron ?—R. En Angleterre autant que je puis savoir. Je crois qu'il est à Londres.

Q. Avez-vous cherché ce document lorsque vous avez reçu votre subpœna ?—R. Non. J'ai été retenu à Montréal, et je n'ai cherché aucuns documents. Je crois que M. Cameron a cette convention, et je ne la trouverais pas quand bien même j'irais à la Rivière-du-Loup. M. Cameron tient sous clef tous nos documents, dont il a un grand nombre. Il est l'avocat de McDonald et Boswell.

Q. La convention dont vous parlez a-t-elle été signée par vous ?—R. Je présume qu'elle a été signée par McDonald et Boswell ; je l'ai signée, je présume.

Q. Y était-il fait mention d'une somme définie à être payée pour des fins politiques.

M. Ferguson, C.R., s'oppose à la question pour la raison que le témoin a déjà déclaré que sir Adolphe Caron, ni aucun de ses amis politiques avaient eu quelque chose à faire dans cette convention, et que son nom n'avait jamais été mentionné.

Objection renvoyée.

Q. La convention dont vous parlez a-t-elle été une partie de la considération qui a amené le contrat entre McDonald et Boswell et la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata ?—R. Je ne puis dire cela ; je ne sais pas positivement.

Q. Eh bien, était-ce ou n'était-ce pas une des considérations du contrat, M. McDonald ?—R. Je ne crois pas que ce fut une considération, parce que nous aurions obtenu le contrat tout de même. Pour cette raison, je ne crois pas que ce fut une des considérations du contrat.

Q. Vous dites que vous auriez obtenu le contrat quand même ?—R. Oui, monsieur, sans aucune référence à la convention dont je parle.

Q. La société McDonald et Boswell s'est-elle trouvée à prendre, en vertu de cette convention, d'autres obligations que celles mentionnées dans leur contrat avec la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata ?—R. Bien, je ne suis pas prêt à répondre à cela. Ce serait devancer une question qui peut venir plus tard, ailleurs, et je ne suis pas pour me lier. D'autant plus que cette convention ne touche aucunement au sujet de l'enquête actuelle ; je suis certain de cela. Je ne veux rien dire à ce sujet, parce qu'il pourra y avoir d'autres enquêtes dans un procès, et je ne veux pas m'incriminer d'avance. Je ne veux pas donner plus de renseignements que ceux que j'ai donnés en rapport avec cette convention.

Q La société McDonald et Boswell a-t-elle, en conformité avec cette convention, ou autrement, entrepris de payer pour des fins politiques, afin de promouvoir l'élection de sir Adolphe Caron ou d'autres membres ou amis du gouvernement dont il faisait partie, certaines sommes d'argent ou autres valeurs ?—R. Non. Il n'y a rien de plus que ce que j'ai dit alors, que quelqu'un voulait avoir cette somme d'argent pour lui-même ; je refusai et je dis que nous aimerions à aider nos amis pendant le cours des travaux. C'est tout ce qui a eu lieu.

Q. Je répète ma question ; ce n'est pas une réponse que vous venez de donner là. La société McDonald et Boswell, a-t-elle, en conformité avec cette convention, ou autrement, entrepris de payer pour des fins politiques, en vue de promouvoir l'élection de sir Adolphe Caron, ou d'autres membres ou amis du gouvernement dont il faisait partie, quelque somme d'argent ou valeur quelconque ?—R. Comme je l'ai dit déjà, je n'ai jamais entendu mentionner le nom de sir Adolphe Caron, directement ou indirectement, en rapport avec le chemin de fer Témiscouata. La personne dont je parle voulait une certaine somme pour elle-même ; je refusai, et je dis que j'aiderais à mes amis pendant le cours des travaux. Je proposai que la somme fut consacrée à cet objet, et s'il en restait lorsque tout serait fini, alors cette personne pourrait avoir la balance. C'est là tout ce que je me rappelle de la transaction. Je crois que la convention confirmera ce que je dis, mais je ne puis préciser davantage parce que je n'ai pas vu le document depuis qu'il a été rédigé.

Q. Dans ce document dont vous avez parlé était-il stipulé que McDonald et Boswell devaient payer une certaine somme d'argent ou autres valeurs pour des fins politiques, en vue d'assurer l'élection à la Chambre des communes d'amis du gouvernement dont sir Adolphe Caron était un membre ?—R. Je ne puis donner d'autre réponse que celle que j'ai donnée.

Q. Je n'ai pas compris, M. McDonald, si vous aviez dit qu'il y avait un engagement dans le document, ou si vous avez simplement dit à la personne avec laquelle vous traitiez : Nous aurons à contribuer pour des fins politiques, pour aider nos amis. Voulez-vous dire si cet engagement était dans le document ou non ?—R. Je vous dis que je n'ai pas vu le document depuis qu'il a été écrit. Je ne me rappelle pas l'avoir revu depuis, et je ne suis pas prêt à dire quels en sont les termes exacts.

M. le juge Routhier.—Y avait-il une convention de ce genre dans le document ?—R. Je puis vous dire que la personne voulait avoir l'argent pour elle-même.

Q. Quelle personne ?—R. Je ne suis pas pour vous la nommer ; je ne crois pas avoir le droit de la nommer ; je ne sais pas et je puis appeler cette personne un politicien ; je ne crois pas que c'en soit un ; cette personne n'est pas membre de la Chambre et ne l'a jamais été. Elle voulait avoir l'argent pour elle-même indépendamment de la politique tout à fait.

Examiné par M. Archibald, C.R., conseil pour la couronne :

Q. Vous êtes-vous engagé vous-même à payer une certaine somme à cette personne ?—R. Je ne puis dire quels sont exactement les termes de l'engagement, mais je vous en donne la signification. J'ai fait cette remarque que j'avais à aider à mes amis, et que s'il restait quelque chose de ce montant lorsque les travaux seraient terminés, cette personne l'aurait.

Q. C'est là la convention, n'est-ce pas ?—R. Je le crois. Je ne sais pas si ce sont les termes exacts, mais autant que je me rappelle, c'en est la signification.

Q. Un certain montant est mentionné dans la convention ?—R. Le montant que cette personne voulait avoir est mentionné dans la convention.

Quel était le montant ?—R. Je ne sais pas si j'ai le droit de le faire connaître ; c'est une convention entre moi-même et une personne qui n'est pas dans la Chambre des communes, n'est pas un politicien, et aucun membre du parlement ou du gouvernement n'en a jamais rien su. C'est une affaire entre moi et un particulier, et je ne crois pas avoir le droit de la dévoiler.

Q. Quel est le nom de ce particulier?—R. C'est ce que je refuse de dire, parce que cela n'a aucun rapport avec cette enquête.

Par M. Ferguson, C.R., conseil pour sir Adolphe Caron:

Q. Cette somme devait-elle être prise sur les subventions fédérales?—R. Non.

Par M. Archibald, C.R., conseil pour la couronne:

Q. Cette somme devait-elle être prise sur la propriété du chemin?—R. Je suppose que tout ce que nous avons eu était la propriété du chemin avant qu'on nous l'eut transporté.

Q. Cette somme devait-elle être prise sur quelques-uns des biens que la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata vous a transportés en vertu du contrat?—R. Ça n'avait aucun rapport avec les subventions fédérales.

Q. Ça n'est pas une réponse complète?—R. C'est la seule réponse que je puis vous donner.

M. Irvine, C.R.—Je viens de me consulter avec M. McDonald, et suivant mon avis, M. McDonald consent à donner le nom de la personne et des explications complètes au sujet de l'arrangement en question.

Par M. Archibald, C.R., conseil pour la couronne:

Q. Veuillez nous donner l'explication promise?—R. Sur l'avis de mon avocat, je me propose de vous donner le nom de la personne et la nature de la transaction autant que je le pourrai. La convention a été faite avec M. A. R. McDonald. Le montant dont j'ai parlé était la subvention de $25,000 de la municipalité de Fraserville. Il y a à ce sujet une convention entre nous. Il voulait avoir toute cette somme pour lui-même. Je refusai net, et quelque temps après, en présence de M. Cameron, je consentis à laisser ce montant disponible pour toutes éventualités qui pourraient surgir pendant le cours de l'entreprise, sans mentionner plus particulièrement des éventualités politiques que d'autres. Comme je l'ai dit il y a quelques instants, j'ai dit qu'il nous faudrait venir en aide à nos amis, et que s'il restait quelque chose sur cette somme lorsque tout serait fini, alors il pourrait avoir la balance. C'est là toute l'histoire.

Q. Sir Adolphe Caron a-t-il eu quelque connaissance de cette convention? —R. Non, monsieur.

Q. Vous ne lui en avez jamais parlé?—R, Non, monsieur.

Q. Il ne vous en a jamais parlé?—R. Non, monsieur; je n'ai pas le moindre souvenir d'avoir discuté la question avec lui.

Q. Avez-vous quelque raison de croire qu'il connaissait cet arrangement? —R. Non, aucune raison.

Q. Avez-vous pendant l'élection de 1887 souscrit pour aider à l'élection de sir Adolphe Caron à la Chambre des communes?—R. Non, monsieur.

Q. Vous n'avez pas souscrit?—R. Non, monsieur.

Q. Rien du tout?—R. Non, monsieur.

Q. Avez-vous, pendant l'élection de 1887, souscrit de l'argent pour aider à l'élection de membres du parlement, favorables au gouvernement dont sir Adolphe Caron faisait partie?—R. J'ai souscrit pour l'élection, mais pas pour celle de sir Adolphe Caron.

Q. Combien?—R. Je refuse de dire le montant. Ça n'a aucun rapport avec sir Adolphe Caron.

Q. Je crois que vous devez répondre?—R. Je ne puis dire quel montant j'ai souscrit; j'ai souscrit deux ou trois fois de petites sommes, une fois un plus

fort montant, et si vous me demandez le montant que j'ai souscrit, je ne crois pas être capable de vous le dire.

Q. Ne pouvez-vous pas donner un montant approximatif?—R. Je ne donne pas ainsi de chiffres approximatifs.

Q. Quel était le chiffre du gros montant?—R. Je ne crois pas être obligé de répondre à cette question. Je refuse d'y répondre.

M. le juge Routhier.—Je crois que vous êtes obligé de répondre?—R. Je ne suis pas assez certain du montant; il y a si longtemps de cela; je ne sais pas au juste si c'était $7,000 ou $8,000, mais je crois que c'était l'un de ces deux chiffres.

Q. Cette somme a-t-elle été versée dans le fonds général dont l'honorable M. McGreevy était trésorier?—R. Je n'en sais rien; je n'ai jamais connu ce fonds avant l'enquête.

Q. L'argent a-t-il été payé à sir Adolphe Caron, ou à quelque personne pour lui, ou que vous supposiez agir pour lui?—R. Non, monsieur.

Q. Au meilleur de votre connaissance, sir Adolphe Caron a-t-il eu connaissance de ce paiement?—R. Non, monsieur, au meilleur de ma connaissance, je ne crois pas que sir Adolphe Caron en ait eu la moindre connaissance.

Q. Savez-vous, ou avez-vous quelque raison de savoir que sir Adolphe Caron a pris part à la distribution de cet argent?—R. Je n'en ai pas la moindre idée, et je n'ai aucun moyen de me renseigner.

Q. Sir Adolphe Caron a-t-il eu quelque connaissance des petites souscriptions dont vous avez parlé?—R. Non, monsieur.

Q. Maintenant, pour venir à l'élection de 1891, avez-vous eu quelque conversation avec sir Adolphe Caron au sujet de cette élection?—R. Sir Adolphe Caron m'a rencontré de temps à autre dans la ville ici, et m'a demandé si je pouvais l'aider de quelque manière. Je lui répondis que je ne pouvais faire grande chose, mais que je verrais ce qu'il me serait possible de faire.

Q. Q'est-il résulté de cette conversation?—R. C'est toute la conversation que j'ai eue avec sir Adolphe Caron à ce sujet.

Q. Lui avez-vous aidé plus tard?—R. Quelqu'un a tiré une traite sur moi

Q. Quelqu'un que vous saviez être un politicien?—R. Oui; j'ai compris qu'il était membre du comité électoral à Québec, ici.

Q. Avez-vous accepté la traite?—R. Oui, monsieur.

Q. Quel était le montant de cette traite?—R. $2,000. Je n'ai rien eu faire avec sir Adolphe Caron à ce sujet. Je ne sais pas s'il a jamais su que j'avais payé la traite ou non.

Q. Avez-vous supposé dans le temps que la traite était le résultat de votre conversation avec sir Adolphe Caron?—R. Bien, je ne sais pas qu'il en fut ainsi, et je ne suis pas prêt à le dire.

Q. Est-ce la seule conversation que vous avez eue avec sir Adolphe Caron, concernant les élections de 1891?—R. C'est la seule, quant aux questions d'argent. Je puis lui avoir demandé comment les choses allaient, car je le voyais de temps à autre, mais quant aux questions de finances, c'est la seule conversation que j'ai eue avec lui.

Q. Maintenant, M. McDonald, une dernière question. Avez-vous eu quelque conversation plus tard avec sir Adolphe Caron, au sujet de la traite pour les élections de 1891?—R. Non, monsieur, non, je n'en ai pas eu.

Q. Il n'en a pas été fait mention?—R. Non.

Q. Je suppose que vous avez été dans l'habitude de souscrire pour élections depuis un certain temps, n'est-ce pas, M. McDonald?—R. Oui, monsieur, depuis plus de vingt ans.

Q. A toutes les élections qui se présentent?—R. Presque toutes, je crois; aux élections générales j'aide à mes amis.

Q. Vous avez toujours été un conservateur loyal, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Maintenant, à part ce que vous avez mentionné concernant votre arrangement avec M. A. R. McDonald, et votre souscription, y avait-il quelque contrat, entente ou convention qui vous obligeait à donner une piastre pour des fins d'élections?—R. Je n'ai jamais eu d'autre convention à part celle avec M. A. R. McDonald que j'ai expliquée ici. Je ne sais pas exactement quels sont les termes de cette convention; mais je vous l'ai fait connaître au meilleur de ma connaissance.

Examiné par M. Ferguson, C.R., conseil pour sir Adolphe Caron:

Q. A quelle époque de 1891, dites-vous que sir Adolphe Caron vous a parlé?—R. Bien, je ne suis pas absolument sûr; je ne puis vous donner la date maintenant.

Q. Où l'avez-vous rencontré?—R. Je l'ai rencontré accidentellement.

Q. Accidentellement en voyage?—R. Je l'ai rencontré, ici, à Québec, je crois. Je ne suis pas prêt à dire à présent; ce n'était pas par convention ou engagement.

Q. Que vous a-t-il dit?—R. Il m'a demandé si je pourrais l'aider de quelque manière.

Q. Il vous a proposé ou demandé de l'aider pour les élections générales?—R. Oui; je ne sais pas s'il a parlé des élections générales, mais je savais que les élections générales approchaient.

Q. Ce n'était pas en conséquence de cette demande que vous avez souscrit?—R. Je ne suis pas prêt à dire que c'était en conséquence de cela ou non. Je ne vois pas que c'était pour cela.

Q. Vous aviez habitude de souscrire pour les élections générales?—R. J'avais l'habitude de souscrire.

Q. Vous auriez souscrit tout de même pour l'élection, que sir Adolphe vous en ait fait la demande alors ou non?—R. Je suis sûr que j'aurais souscrit.

Q. Vous avez toujours souscrit?—R. Pour les élections générales?

Q. Oui?—R. Depuis vingt ans, je pourrais dire.

Q. Vous n'avez jamais revu sir Adolphe Caron ensuite à ce sujet; vous ne lui en avez jamais parlé?—R. Non, monsieur.

Q. Vous n'avez jamais donné d'argent à sir Adolphe Caron?—R. Je ne lui ai jamais donné une piastre.

Q. Vous ne savez pas qu'il ait appris votre souscription, comme question de fait?—R. Je ne le sais.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, Thomas Owens, sténographe assermenté, certifie que la déposition précédente est une reproduction fidèle et exacte de mes notes sténographiques.

QUÉBEC, 27 octobre 1892.

EDWARD D. BOSWELL, constructeur du chemin de fer, ayant prêté serment, dépose comme suit:—

Examiné par M. Archibald, C.R., conseil pour la couronne:

Q. M. Boswell, vous êtes un des membres de la société McDonald et Boswell?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous êtes associé avec M. J. J. McDonald, qui a donné son témoignage, hier?—R. Oui.

Q. Avez-vous formé la société McDonald et Boswell, dans le but de construire le chemin de fer de Témiscouata, ou étiez-vous associés auparavant ?—R. Nous avons formé la société en vue de construire le chemin de fer de Témiscouata.

Q. Je crois que vous avez reçu une sommation vous demandant de produire les livres ?—R. J'ai avec moi les livres de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.

Q. Vous êtes secrétaire de cette compagnie ?—R. Oui.

Q. Quels livres de la compagnie avez-vous ?—R. J'ai les seuls livres qui sont en ma possession, le livre des minutes et le livre du stock.

Q. La Compagnie du chemin de fer de Témiscouata faisait-elle par elle-même des transactions financières ? Avait-elle des revenus et des ressources à part ce qu'elle a transporté à McDonald et Boswell ?—R. Non, je ne crois pas.

Q. A-t-elle jamais tenu un compte à la banque ?—R. Pas avant qu'elle eut commencé à exploiter le chemin.

Q. Ce n'était pas le compte de banque de McDonald et Boswell ?—R. Comme entrepreneurs nous avons toujours fait nos affaires sous le nom de "McDonald et Boswell."

Q. Vous considérez McDonald et Boswell comme étant la compagnie après qu'ils eurent entrepris la construction du chemin ?—R. Non, nous étions les entrepreneurs.

Q. Voici ce que je veux dire : La compagnie elle-même, et non pas McDonald et Boswell, avait-elle des revenus ou ressources de quelque sorte depuis l'époque de sa formation jusqu'au moment où elle a pris l'exploitation du chemin ?—R. Je ne lui en connaissais pas.

Q. De sorte que la compagnie n'a jamais payé d'argent à personne ?—R. Excepté les subventions qui lui ont été accordées et qu'elle a transportées à McDonald et Boswell.

Q. Cela, en vertu du contrat passé entre la compagnie et McDonald et Boswell ?—R. Oui.

Q. Avez-vous le livre des minutes de la compagnie ?—R. Oui.

Q. Ce livre contient-il quelques entrées relatives au contrat entre la compagnie et McDonald et Boswell ?—R. Bien, je n'ai jamais lu les minutes. Je n'ai été secrétaire de la compagnie que depuis le mois de décembre 1888, et je n'ai pas lu les minutes précédentes.

Q. Ne savez-vous pas, sans avoir lu les minutes, s'il y a des minutes relatives au contrat passé entre la compagnie et McDonald et Boswell ?—R. Je suppose qu'il y en a, mais je ne les ai réellement jamais lues.

Q. Ce livre que vous produisez, M. Boswell, est-il le premier livre des minutes de la compagnie ?—R. Je le crois. C'est le seul que j'aie jamais vu. C'est le secrétaire précédent qui me l'a transmis. Je vois que la première assemblée paraît avoir eu lieu le mardi, 19 janvier 1886.

Q. Est-ce que ce n'est pas le cas ?—R. Cela paraît être le cas.

Q. Cette assemblée était pour l'organisation de la compagnie ?—R. Oui.

Q. Ces minutes donnent-elles les noms des directeurs provisoires présents ? R. Oui : A. R. McDonald, Dr Grandbois, Dr Rossignol, G. H. Deschêne, M.P., J. J. McDonald, A. Hamel, J. I. Tarte et C. Bertrand.

Q. M. Deschêne est mort depuis, n'est-ce pas ?—R. Oui.

Q. A cette assemblée, M. A. R. McDonald fut élu président ?—R. Oui, cela apparaît d'après les minutes.

Q. Et vous, M. Boswell, fûtes nommé trésorier ?—R. Oui.

Q. Je vois par une résolution de cette assemblée que le président, M. A. R. McDonald, Dr Grandbois, J. I. Tarte et John J. McDonald furent nommés membres d'un comité chargé de faire, au nom de la compagnie, des contrats avec les gouvernements provincial et fédéral, au sujet des subventions accordées ou à être accordées à la compagnie. Est-ce le cas ?—R. Oui, si c'est dit dans les minutes.

Q. A-t-il été fait mention à cette assemblée de faire avec quelqu'un un contrat pour la construction du chemin ?—R. Le président a été autorisé à recevoir des propositions pour la construction du chemin, et de faire des arrangements en conséquence, sujets à l'approbation du bureau permanent des directeurs lorsqu'il serait élu ; le président a aussi été autorisé à ouvrir des souscriptions pour les cent ou cent vingt-cinq mille piastres d'actions nécessaires, et de convoquer une autre assemblée aussitôt que les actions auraient été souscrites.

Q. Je constate ici, que le 3 mars 1886, la première assemblée a été tenue après que les actions eurent été souscrites, et que l'élection des directeurs permanents, faite à cette assemblée, nomma directeurs MM. A. R. McDonald, Dr Grandbois, Dr Rossignol, J. I. Tarte, G. H. Deschêne, Charles Bertrand, Levi Thériault, Hector Cameron et William McCarthy. A une assemblée subséquente des directeurs, tenue le 21 septembre suivant, M. A. R. McDonald a été élu président, et directeur gérant. Le président, M. A. R. McDonald, et MM. Grandbois et Bertrand, ont été nommés membres d'un comité autorisé à faire avec des entrepreneurs responsables un contrat pour la construction du chemin. Maintenant, M. Boswell, quels étaient ces entrepreneurs responsables dont il est question dans ces minutes ?—R. Je ne vous comprends pas.

Q. Avec qui la compagnie traitait-elle ?—R. Je ne sais pas, je ne connais pas d'autres entrepreneurs que nous.

Q. Avec qui la compagnie traitait-elle ? Etait-ce avec McDonald et Boswell ?—R. Je le crois.

Q. Savez-vous si la compagnie a eu des pourparlers avec d'autres entrepreneurs que McDonald et Boswell ?—R. Je ne sais pas.

Q. Veuillez regarder aux minutes de l'assemblée du mois d'octobre 1886, et dire si le comité était autorisé à faire un contrat entre la compagnie et McDonald et Boswell ?—R. Voici l'extrait des minutes : Le comité des directeurs nommé par le bureau pour considérer la question de construction du chemin de fer de Témiscouata, s'est assemblé. Etaient présents, A. R. McDonald, président ; Dr Grandbois et Charles Bertrand. Le contrat entre la compagnie et MM. McDonald et Boswell a été lu, considéré et approuvé, et le président a été autorisé à signer le dit contrat et y apposer le sceau de la compagnie." C'est signé A. R. McDonald.

Q. C'est en vertu de cette autorité que le contrat a été passé avec McDonald et Boswell ?—R. Je le suppose.

Q. Et McDonald et Boswell se sont mis à l'ouvrage ?—R. Oui.

Q. M. Boswell, vous avez entendu le témoin M. J. J. McDonald, hier, dire comment le compte de la compagnie était tenu ?—R. Oui.

Q. Ce compte a été tenu d'abord à la Banque Molson, à Toronto, ensuite à la Banque de Montréal, à Montréal ?—R. Oui.

Q. Avez-vous ouvert un compte à la banque, aussitôt après avoir commencé la construction du chemin ?—R. Je le suppose ; il nous fallait un compte à la banque.

Q. De quelles sources venait l'argent placé à la banque au crédit de McDonald et Boswell. Y avait-il d'autres ressources que les subventions et

autres valeurs transférées par la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata? —R. Oh! oui.

Q. McDonald et Boswell ont ouvert leur compte en plaçant de l'argent à leur crédit, à part des subventions, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Les paiements mentionnés par M. J. J. McDonald dans son témoignage, savoir: $7,000, $8,000 et $2,000, ont-ils été pris sur ce compte de banque; comment ont-ils été faits?—R. Je ne puis rien dire à ce sujet, je n'en connais rien.

Q. Avez-vous eu accès aux livres de McDonald et Boswell?—R. Ces sommes ont été payées à M. McDonald, et il en a fait ce qu'il a voulu.

Q. L'argent a-t-il été payé par chèque?—R. Il a pris l'argent, et je ne sais pas ce qu'il en est advenu ensuite.

Q. L'argent a-t-il été obtenu avec le chèque de la compagnie McDonald et Boswell?—R. Je le suppose.

Q. Et le chèque a été tiré sur le compte de banque de McDonald et Boswell?—R. Certainement.

Q. Ce compte de banque était composé des différentes subventions, et des autres valeurs provenant du contrat avec la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata?—R. Ce compte était composé de toutes les sommes que nous recevions des gouvernements et de notre propre argent.

Q. Vous avez réellement commencé le compte?—R. Oui.

Q. Ainsi votre argent et celui des subventions étaient mêlés?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous sir Adolphe Caron?—R. Peu.

Q. L'avez-vous vu, et avez-vous conversé avec lui des affaires de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata?—R. Non, jamais.

Q. D'aucune manière?—R. Non, d'aucune affaire de la compagnie; jamais de ma vie.

Q. D'autres ont-ils conversé avec lui en votre présence?—R. Non.

Q. Etes-vous jamais allé à Ottawa au sujet des affaires de la compagnie? —R. Une fois ou deux, mais seulement pour y rencontrer M. McDonald ou M. Cameron.

Q. Quel M. Cameron?—R. M. Hector Cameron.

Q. Où est-il maintenant?—R. En Angleterre.

Q. Réside-t-il en Angleterre, ou espérez-vous le voir revenir en Canada? —R. Je ne sais pas; il est en Angleterre depuis plus d'un an.

Q. Quelle est sa position par rapport à votre compagnie?—R. Il était notre avocat.

Q. Il était aussi un directeur de la compagnie?—R. Oui.

Q. Est-ce par son entremise que l'augmentation des subventions a été demandée?—R. Je ne connais rien de cela.

Q. Lorsque vous êtes allé à Ottawa pour rencontrer M. J. J. McDonald et M. Hector Cameron, y avez-vous rencontré d'autres personnes ayant des rapports avec la compagnie?—R. J'y ai rencontré M. A. R. McDonald une fois.

Q. Quelle était la cause de votre visite à Ottawa cette fois là; quelle affaire particulière de la compagnie vous menait à Ottawa?—R. Je ne m'en rappelle pas, réellement; il y a si longtemps. Je me rappelle que c'était le 24 mai.

Q. Votre voyage avait-il rapport aux négociations pour obtenir le contrat? —R. Je ne crois pas; je crois que nous avions le contrat alors. Je ne me rappelle réellement pas.

Q. Ne vous rappelez-vous pas avoir entendu là quelque disscusion montrant que le contrat n'était pas tout à fait complété, quelque chose au sujet d'une somme

d'argent qui devait être mise de côté pour McDonald et Boswell ?—R. Non ; il y a eu quelque discussion à propos du boni de Fraserville, mais c'était une question entièrement entre A. R. McDonald et John J. J'en ai entendu parler, mais je n'ai pas entendu la discussion dans ce temps-là.

Q. Vous saviez qu'il y avait des discussions à ce sujet ?—R. Ils ont eu des pourparlers à ce sujet, mais je ne les ai pas entendus.

Q. Où ces discussions ont-elles eu lieu ?—R. A Ottawa.

Q. Ceci se rapporte au témoignage donné par M. J. J. McDonald, hier ? —R. Oui.

Q. Avez-vous quelque raison de croire que sir Adolphe Caron ait eu quelque connaissance des contrats avec A. R. McDonald, ou des arrangements entre A. R. McDonald et John J. à ce sujet ?—R. Non ; je n'ai jamais entendu mentionner son nom à ce sujet.

Q. Connaissez-vous quelque acte de sir Adolphe Caron impliquant qu'il aurait eu connaissance de cet arrangement ?—R. Je répète que je n'ai jamais entendu mentionner le nom de sir Adolphe Caron, en rapport avec le chemin de fer et d'aucune façon quelconque.

Q. Maintenant, M. Boswell, comme secrétaire-trésorier de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, êtes-vous en position de dire si la compagnie a jamais payé des sommes d'argent ou valeurs de quelque sorte à sir Adolphe Caron, ou à un fonds d'élection, en vue d'aider à l'élection à la Chambre des communes de sir Adolphe Caron lui-même ou d'autres députés, amis du gouvernement dont il était membre ?—R. Non, pas que je connaisse ; je n'ai eu rien à faire avec la partie politique de la transaction.

Q. Vous n'avez rien eu à faire avec eux ?—R. Non ; s'il a été payé quelque chose, c'est M. McDonald qui l'a payé ; je n'en connais rien.

Q. Avez-vous été présent aux discussions entre M. J. J. McDonald, A. R. McDonald, M. Tarte et autres ?—R. Je ne crois pas que j'y aie jamais assisté, particulièrement.

Q. Etiez-vous présent à quelque discussion pendant laquelle il aurait été stipulé que de l'argent devait être payé pour les fins mentionnées dans la question précédente ?—R. Non.

Q. M. Boswell, je vois qu'à une assemblée des directeurs du chemin de fer de Témiscouata, tenue le 22 mars 1888, on a soulevé une discussion au sujet de modification à faire au contrat entre McDonald et Boswell, et la Compagnie du chemin de fer. Voulez-vous dire si cette modification du contrat a été faite ?—R. Je n'en puis réellement rien dire. M. McDonald est celui qui s'occupait de ces questions. Je n'en connais réellement rien.

Q. Savez-vous que la compagnie a d'abord émis des débentures à raison de $5,000 par mille ?—R. Oui.

Q. Ne savez-vous pas que ces débentures ont été subséquemment augmentées ?—R. On me l'a dit. Elles ont été augmentées à $20,000, mais je n'étais pas là alors. Toutes les négociations ont été faites par M. Cameron et par M. McDonald.

Q. Ne savez-vous pas que le stock de la compagnie a été augmenté de $500,000 à $1,000,000 ?—R. Oui.

Q. A-t-on passé un contrat modifié ?—R. Je ne le sais pas, mais j'imagine que cela a dû être fait.

Q. Voyez-vous dans les minutes un rapport du président de la compagnie, concernant la question, dont voici un extrait : "Ils ont demandé au bureau son consentement, sans lequel aucun changement ne pouvait être fait pour annuler la présente émission de débentures qui sont encore entre les mains des com-

missaires, et dont ils n'ont encore livré aucune aux entrepreneurs, et pour émettre de nouvelles débentures jusqu'à la limite autorisée par la charte de la compagnie ; et ils ont aussi proposé de consentir à une augmentation du capital-actions de la compagnie, autorisé par le dit acte, pourvu qu'ils reçoivent $791,-000 de stock payé, au lieu de $491,000 tel que stipulé par leur contrat, et que $200,000 soient réservées pour venir en aide à la construction future de l'embranchement, tel qu'autorisé." Maintenant, sont-ce là les changements dont il a été question dans le contrat avec McDonald et Boswell?—Q. Je le suppose, je n'ai jamais vu le contrat. Ce changement a été confirmé à une assemblée des actionnaires de la compagnie tenue le 22 mars 1888, dont copie de la minute est ici produite et sera attachée à ma déposition comme exhibit EDB 1. Je suis en possession de la liste authentique de souscription portant la date du 19 janvier 1886. Les souscripteurs sur cette liste étaient A. R. McDonald, 10 parts ; Dr Grandbois, 10 parts ; Damase Rossignol, 10 parts ; E. Hamel, 10 parts ; C. H. Deschênes, 10 parts ; J. J. McDonald, 10 parts ; J. I. Tarte, 10 parts ; Charles Bertrand, 10 parts ; William McCarthy, 250 parts ; et A. R. McDonald, 920 parts.

L'avocat de sir Adolphe Caron ne fait pas subir de contre-interrogatoire au témoin.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Et je, Thomas P. Owens, sténographe assermenté, déclare sous le serment que j'ai prêté que les lignes ci-dessus sont une transcription véridique et fidèle des notes sténographiques du témoignage donné par le témoin ci-dessus nommé.

SÉANCE DU 27 OCTOBRE 1892.

M. P. B. DUMOULIN, gérant de la banque du Peuple, Québec.

Par M. Bisaillon :

Q. Vous connaissez sir Adolphe Caron ?—R. Oui.

Q. Voudriez-vous dire si sir Adolphe Caron a un compte à la banque du Peuple à Québec ?—R. Il n'a pas de compte.

Q. N'a-t-il pas eu de compte à la banque depuis 1882 ?—R. La banque du Peuple n'a été établie à Québec qu'en 1885. Je suis entré dans la succursale de la basse-ville en 1888, et depuis que j'y suis, sir Adolphe Caron n'y a pas eu de compte. Je ne crois pas qu'il en ait eu avant cette époque, mais je n'en puis rien dire avant d'avoir examiné les livres depuis 1885.

Q. Vous pouvez vous en assurer en examinant les livres ?—R. Sans examiner moi-même les livres, et avant de quitter la banque pour venir ici, j'ai demandé au comptable si sir Adolphe Caron avait eu un compte ouvert à la banque déjà. Il m'a répondu négativement ; il m'a répondu cela officiellement.

Q. Entre 1888 et 1891, sir Adolphe Caron n'a pas eu de compte à la Banque du Peuple ; vous êtes certain de cela ?—R. Il n'en a pas eu à ma connaissance.

Q. Et votre comptable ?—R. Votre comptable m'a dit que sir Adolphe Caron n'avait pas eu de compte à la banque depuis 1885, c'est-à-dire depuis l'ouverture de la Banque du Peuple à Québec.

M. Frank Ross, de la cité de Québec, étant duement assermenté, dépose comme suit :—

Examiné par M. Archibald, C.R., conseil pour la couronne:

Q. M. Ross, vous êtes, je crois, l'administrateur de la succession de l'honorable James Gibb Ross?—R. Oui.

Q. Vous connaissez sir Adolphe Caron?—R. Oui.

Q. Depuis plusieurs années?—R. Oui, depuis plusieurs années.

Q. Connaissez-vous les transactions entre l'honorable J. G. Ross et H. J. Beemer au sujet de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean?—R. Avant la mort de M. James Ross, je n'ai rien eu à faire avec ces transactions.

Q. En connaissiez-vous quelque chose?—R. Non.

Q. Connaissiez-vous le paiement d'une somme de $25,000 réalisée avec des billets de M. Beemer, pour le fonds d'élection de 1887?—R. Non.

Q. Avez-vous eu connaissance de ce paiement?—R. Non, aucune connaissance.

Q. Avez-vous eu connaissance de quelques paiements en argent ou autrement pris sur les subventions accordées au chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, ou sur d'autres valeurs ou argents prélevés sur le crédit de ces subventions, pour des fins d'élection, pendant la période de construction de ce chemin de fer?—R. Non.

Q. Avez-vous jamais eu quelque conversation avec sir Adolphe Caron au sujet de tel paiement?—R. Non.

Q. Avez-vous jamais eu avec lui quelque conversation concernant l'octroi de subventions à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean?—R. Non, jamais.

Q. Avez-vous jamais eu quelque conversation avec lui concernant certaines souscriptions par ces dits chemins de fer, ou par la société Ross et Cie, pour des fins électorales?—R. Non, jamais.

Q. Vous êtes, je suppose, en possession des livres de feu l'honorable J. G. Ross?—R. Je le suis.

Q. A votre connaissance, ces livres contiennent-ils aucune entrée relative au sujet de ma question précédente?—R. Non, aucune; aucune trace.

L'avocat de sir Adolphe Caron ne fait pas subir de contre-interrogatoire au témoin.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Et je, Thomas P. Owens, sténographe assermenté, déclare, sous le serment que j'ai prêté, que les lignes ci-dessus sont une transcription fidèle et véridique des notes sténographiques du témoin ci-dessus.

Joseph Israel Tarte, journaliste, ayant prêté serment, dépose et dit :

Par M. Bisaillon :

Q. Etes-vous l'un des actionnaires dans la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata?—R. Oui.

Q. Etiez-vous aussi un directeur de cette compagnie?—R. Je le suis encore.

Q. Vous êtes un des directeurs depuis l'existence de la compagnie?—R. Si ma mémoire me sert bien, je suis directeur depuis 1884, ou 1885, à tout événement, je suis directeur de la compagnie depuis très longtemps.

Q. C'est-à-dire depuis que la compagnie est formée ; vous étiez un de ses directeurs lorsqu'elle n'était qu'à l'état de projet?—R. Oui.

Q. Avant qu'elle eut obtenu sa charte, la compagnie a-t-elle reçu des subventions du gouvernement fédéral?—R. Je crois que les subventions générales avaient été votées ; je ne sais pas si ces subventions venaient du gouvernement de Québec ou d'Ottawa ; les subventions étaient votées aux compagnies qui rempliraient certaines conditions, et notre compagnie était dans cette position.

Q. Après que la compagnie eut obtenu sa charte, vous êtes-vous personnellement occupé à obtenir des subventions pour la compagnie?—R. Il est bien difficile de vous dire, dans une compagnie comme celle-la, quelles sont les choses de détail que j'ai faites. J'ai travaillé d'une manière générale à promouvoir les intérêts généraux de la compagnie.

Q. Dites-vous que vous n'avez pas fait de démarches auprès des ministres, soit par écrit soit verbalement ?—R. Je ne puis dire ce que j'ai fait ; j'ai travaillé dans les intérêts de la compagnie.

Q. Avez-vous écrit à sir Adolphe Caron ?—R. Je ne crois pas.

Q. Avez-vous écrit aux autres ministres ?—R. Je crois que j'ai écrit à M. Pope. J'ai travaillé d'une manière générale à tout ce qui était de nature à promouvoir les intérêts de la compagnie. J'ai fait ce que font tous ceux qui s'occupent d'une affaire de ce genre.

Q. Vous avez écrit dans la presse ?—R. Oui, j'ai écrit des articles.

Q. Avez vous parlé des subventions à sir Adolphe Caron ?—R. Je puis lui en avoir parlé, comme je puis en avoir parlé à sir John Macdonald et à M. Pope. Le fait est que j'avais été chargé par la Chambre de Commerce de Québec de m'occuper de cette question. J'ai fait tout ce que j'ai pu.

Q. La Compagnie du chemin de fer de Témiscouata a fait un contrat avec MM. McDonald et Boswell pour la construction du chemin de fer?—R. Oui.

Q. Vous étiez un des directeurs de la compagnie à cette époque ?—R. Oui.

Q. Par ce contrat la compagnie transportait à McDonald et Boswell tout son actif présent ou futur?—R. Oui.

Q. Avez-vous eu une entrevue ou des entrevues avec MM. McDonald et Boswell, pendant les négociations relatives à ce contrat ?—R. Oh ! oui, les négociations ont duré quelque temps.

Q. Savez-vous s'il y avait entre la compagnie et MM. McDonald et Boswell un arrangement pour des fins politiques ?—R. Non, je ne l'ai jamais su.

Q. A votre connaissance, y a-t-il eu entre vous ou aucun des directeurs de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, une entente, promesse ou engagement à l'effet d'obtenir sur les subventions fédérales certaines sommes dans l'intérêt de l'élection de sir Adolphe Caron ou d'aucun de ses amis politiques ? —R. Il n'a jamais été question de cela, jamais.

Q. La Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, a-t-elle jamais, à votre connaissance, directement ou indirectement, par elle-même ou par quelques-uns de ses directeurs, entrepreneurs ou autres personnes, agissant comme intermédiaires, promis ou consenti de donner, avancer ou souscrire, quelque somme d'argent dans l'intérêt de sir Adolphe Caron, en vue d'aider à son élection ou à l'élection d'autres membres de la Chambre des communes, amis du gouvernement dont sir Adolphe Caron était un membre ?—R. La compagnie n'a jamais souscrit pour sir Adolphe Caron ni pour aucun autre ministre.

Q. Les directeurs ou les entrepreneurs de la compagnie n'ont jamais donné de souscription eux-mêmes?—R. Vous ne voulez sans doute pas me demander comment j'ai employé mon propre argent ; ceci c'est une toute autre affaire.

Q. Je parle d'argent provenant des subventions?—R. Non.

Q. A votre connaissance, MM. McDonald et Boswell ont-ils fourni pour des fins électorales, de l'argent provenant des ces subventions ?—R. Jamais, à ma connaissance ; Dieu merci, les subventions ont servi à construire le chemin de fer.

Q. Les entrepreneurs ont-ils, lors de la signature du contrat, consenti à souscrire quelque somme pour l'élection de sir Adolphe Caron ou de toute autre personne ?—R. Pas à ma connaissance.

Q. Savez-vous, comme directeur, si McDonald et Boswell ont employé tout le montant des subventions à la construction du chemin de fer ?—R. Voici comment je le sais : J'étais en communication avec un banquier de Londres auquel les entrepreneurs avaient transporté toutes les subventions pour aider à la négociation des débentures. J'ai pris quelque part aux négociations en vue d'y aider.

Q. Vous avez pris une part active dans les élections ?—R. Très active.

Q. Vous étiez l'un des chefs conservateurs. Comme tel avez-vous reçu certaines sommes pour des fins électorales ?—R. Je n'ai pas reçu un centin des entrepreneurs du chemin de fer.

Q. Quelque personne, à votre connaissance, a-t-elle reçu de McDonald et Boswell quelque partie des subventions votées au chemin de fer de Témiscouata ?—R. Non, je viens de vous le dire ; les subventions ont toutes été appliquées à la construction du chemin de fer. C'est tout ce que je puis dire à ce sujet.

Q. Sir Adolphe Caron a-t-il fait quelque démarche pour obtenir des directeurs ou des entrepreneurs de l'argent pour les élections ?—R. Je sais ce qui s'est passé dans le parti, je ne connais aucune démarche de ce genre.

Q. Savez-vous si sir Adolphe Caron était au courant des négociations entre les directeurs de la compagnie et MM. McDonald et Boswell ?—R. A ma connaissance sir Adolphe Caron n'a jamais été consulté. Pour ma part, je ne l'ai jamais consulté.

Q. Vous ne savez pas s'il a eu connaissance des négociations alors ?—R. Non.

Q. Avez-vous eu des conversations avec lui sur la question ?—R. Je puis lui en avoir parlé. Pour dire la vérité, je n'étais pas en faveur de MM. McDonald et Boswell. Je voulais que la compagnie elle-même vint à construire le chemin.

Q. Les ministres du gouvernement fédéral, ou sir Adolphe Caron, étaient-ils favorables au contrat entre la Compagnie du chemin de Témiscouata et MM. McDonald et Boswell ?—R. Je ne me rappelle pas de cela ; nous discutions la question au point de vue des intérêts de la cité et du district de Québec. Nous considérions ce chemin comme étant la véritable ligne courte. Quant aux négociations, nous les conduisions seuls.

Q. Savez-vous, ou plutôt y a-t-il eu entre la Compagnie de Témiscouata, ou quelqu'un de ses directeurs et MM. McDonald et Boswell, quelque convention à l'effet qu'une partie de la considération mentionnée dans le contrat devait aller à sir Adolphe Caron, ou à quelque candidat pour la Chambre des communes ?—R. La question n'a jamais été soulevée ; je l'ai déjà répété plusieurs fois.

Q. Avez-vous jamais fait des démarches, comme politicien, pour obtenir de l'argent de ces entrepreneurs ?—R. Ces entrepreneurs doivent avoir souscrit, mais le sujet n'a jamais été discuté.

Q. Savez-vous s'ils ont souscrit pour sir Adolphe Caron ?—R. Tout ce que je sais, c'est ce qui a été dit ici ce matin.

Q. Personnellement, vous n'avez aucune connaissance d'une entente au sujet d'argent ou de souscription ?—R. Non.

Q. Pouvez-vous dire si quelque somme d'argent provenant des subventions, ou prélevée sur ces subventions, a été détournée directement ou indirectement pour venir en aide à l'élection de sir Adolphe Caron, ou de partisans du gouvernement dont il était membre ?—R. Non, jamais.

Q. Ou pour aider des députés appuyant sir Adolphe Caron, ou le gouvernement dont il fait partie ?— R. Non, pas à ma connaissance.

Q. Avez-vous quelque papier, écrit ou document de nature à montrer que MM. McDonald et Boswell ont promis ou se sont engagés à souscrire pour des fins politiques ?—R. Je n'ai pas un morceau de papier ; rien de la sorte.

Q. Prétendez-vous dire que, autant qu'il est à votre connaissance, aucune partie des subventions ou autres valeurs transmises par la compagnie à MM. McDonald et Boswell, ne devait aller à sir Adolphe Caron pour aider à son élection ou à l'élection de quelques-uns de ses partisans ?—R. Jamais rien de la sorte n'a été mentionné, et jamais rien de tel a été fait ; j'en suis certain.

Sir Adolphe Caron, directeur général des postes du Canada, ayant duement prêté serment, dépose et dit :

Examiné par M. Ferguson, C.R., conseil pour sir Adolphe Caron :

Q. Vous êtes sir Adolphe Caron mentionné dans la commission qui siège maintenant ?—R. Je le suis.

Q. Vous êtes ministre dans le gouvernement fédéral ?—R. Je suis membre du Conseil privé et directeur général des postes du Canada.

Q. Depuis quand êtes-vous membre du gouvernement ?—R. Je suis membre du gouvernement depuis le mois de novembre 1880.

Q. Quels portefeuilles avez-vous eu ?—R. J'ai été ministre de la milice, puis directeur général des postes.

Q. Depuis quand avez-vous ce dernier portefeuille ?—R. Depuis janvier ou février, je crois.

Q. Quel comté représentiez-vous la première fois que vous êtes entré en parlement ?—R. J'ai été élu la première fois en 1873, dans le comté de Québec, que j'ai représenté jusqu'à la dernière élection générale de 1891, alors que j'ai été élu dans le comté de Rimouski, que je représente maintenant.

Q. Vous résidiez, je crois, dans la cité de Québec jusqu'au moment ou vous êtes devenu ministre ?—R. Oui. Je suis venu résider à Ottawa alors.

Q. Et vous y avez toujours résidé depuis ?—R. Oui.

Q. Pendant combien de temps aviez-vous résidé à Québec avant de venir résider à Ottawa ?—R. Je suis né à Québec, et j'y ai résidé jusqu'à l'époque où je suis venu résider à Ottawa.

Q. Vous avez pratiquement résidé à Québec toute votre vie ?—R. Oui.

Q. Vous êtes avocat, je crois ?—R. Je suis avocat.

Q. Et vous avez encore des relations avec le barreau ?—R. J'en ai encore.

Q. Vous avez pratiqué activement jusqu'à l'époque où vous êtes entré dans le gouvernement ?—R. Oui.

Q. Quel était le nom de votre société légale ?—R. Andrews, Caron et Andrews.

Q. Dont vous étiez membre ?—R. Oui.

Q. Avant d'être élu à la Chambre des communes aviez-vous pris une part active à la politique ?—R. Oui, depuis 1872.

Q. Vous aviez été candidat auparavant, je crois?—R. J'avais été défait aux élections de 1872, dans le comté de Bellechasse, par l'honorable M. Fournier, aujourd'hui juge de la cour suprême.

Q. Vous avez toujours appartenu au parti conservateur?—R. Oui, et mon père avant moi.

Q. Vous avez été, je crois, directeur de la Compagnie de construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean?—R. Oui, je l'ai été.

Q. Pendant combien de temps avez-vous été directeur de cette compagnie avant de devenir membre du gouvernement?—R. Depuis l'époque de sa formation, je crois, et nominalement je suis encore un directeur de cette compagnie.

Q. Comment êtes-vous devenu membre de cette compagnie?—R. C'est l'intérêt que je portais à l'entreprise, et mes relations comme député avec le comté de Québec, qui m'ont porté à devenir membre de la compagnie.

Q. Quelle était votre qualification comme directeur?—R. Je représentais comme directeur de la compagnie, la société Andrews, Caron et Andrews.

Q. Vous dites que vous représentiez cette société comme directeur? Vous n'étiez pas vous-même un actionnaire de la compagnie?—R. Non.

Q. La société Andrews, Caron et Andrews avait des actions?—R. Oui. Le stock que je représentais était celui de cette société.

Q. Ce stock, d'après les témoignages qui ont été donnés, était, je crois, de $25,000?—R. Oui.

Q. Jusqu'à l'époque de votre nomination comme ministre, avez-vous pris un intérêt particulier aux affaires de la compagnie?—R. Oui, j'avais habitude d'assister à toutes les séances comme tous les autres directeurs.

Q. Après que vous êtes devenu membre du gouvernement, avez-vous pris une part active dans les affaires de la compagnie?—R. Du moment où je suis venu résider à Ottawa, j'ai cessé de prendre une part active dans la compagnie, ce que j'appellerais dans la gérance des affaires de la compagnie.

Q. Etiez-vous familier avec les affaires qui se réglaient de temps à autre aux assemblées de la compagnie?—R. Non, je connaissais peu de choses des affaires de la compagnie. Les seules occasions que j'avais d'assister aux assemblées de la compagnie, étaient lorsque je me trouvais à Québec, et lorsque j'y assistais, c'était plus pour presser la main aux autres directeurs que pour prendre part aux affaires de la compagnie. J'en connaissais trop peu de chose pour pouvoir être de quelque utilité.

Q. Vous avez assisté à deux ou trois assemblées, d'après le témoignage du secrétaire de la compagnie, une assemblée des actionnaires et deux assemblées des directeurs. Vous souvenez-vous de ce qui a eu lieu à ces assemblées?—R. Je ne m'en rappelle pas du tout. Tout ce que je me rappelle, c'est que j'ai simplement fait acte de présence, et je suis sorti après avoir échangé quelques mots avec les directeurs. Je n'ai pris aucune part aux délibérations, et de fait je connaissais trop peu des affaires de la compagnie pour pouvoir prendre part aux délibérations.

Q. Vous rappelez-vous que les conditions du contrat entre Beemer et la Compagnie de Construction aient été discutées en votre présence?—R. Je ne m'en rappelle pas du tout.

Q. Avez-vous jamais connu les conditions de ce contrat avant la présente enquête?—R. Non.

Q. Avez-vous jamais su, avant que cette enquête ait eu lieu, que la Compagnie de Construction s'était engagée à obtenir ou chercher à obtenir de nouvelles subventions de la Compagnie du Chemin de fer?—R. Pas d'après le contrat, mais je suppose que la compagnie devait faire des efforts dans ce sens.

Q. Vous ne connaissiez aucune entente ou convention à cet effet entre la compagnie et M. Beemer?—R. Non, je n'en connaissais pas.

Q. Vous saviez cependant, comme membre du gouvernement, et comme député d'un comté intéressé à la construction du chemin de fer, que la compagnie a demandé de nouvelles subventions de temps à autre?—R. Certainement.

Q. Quelle position avez-vous prise à l'égard de ces pétitions?—R. Comme homme public représentant un comté du district de Québec, et comme Québecquois, j'ai aidé autant que possible la compagnie à obtenir des subventions pour construire le chemin.

Q. Pourquoi vous croyiez-vous justifiable d'agir ainsi?—Q. Je considérais que la construction de ce chemin était d'une importance vitale pour la cité et le comté de Québec. Nous avions besoin pour le commerce et la prospérité de Québec, d'un débouché entre Québec et le pays situé en arrière, débouché que nous ne pouvions avoir que par la construction du chemin.

Q. Et pour cette raison vous considériez qu'il était de votre devoir, dans les intérêts de cette partie du pays comme du pays en général, d'appuyer des demandes raisonnables de subventions?—R. Oui; j'ai fait tout ce que j'ai pu pour assurer la construction du chemin.

Q. Vous connaissiez, je crois, l'honorable J. G. Ross?—R. Je le connaissais intimement.

Q. Il était membre de la société, ou plutôt il formait seul, je crois, la société Ross et Cie?—R. Oui, il en était le seul membre.

Q. Depuis combien de temps le connaissiez-vous lorsqu'il est mort?—R. Je l'ai connu depuis mon jeune âge, mais je l'ai connu plus intimement lorsque je suis devenu membre du barreau; nos bureaux étant dans la basse-ville, j'avais plus d'occasions de le rencontrer qu'auparavant.

Q. Je crois qu'il était un client de votre société légale?—R. Oui, il nous consultait quelquefois comme avocats.

Q. Aviez-vous d'autres relations avec lui?—R. Je le considérais comme mon meilleur ami, presque, à un point de vue d'affaires, et à cause de l'intimité qui existait entre nous.

Q. Aviez-vous eu recours à lui comme ami déjà, au sujet d'affaires?—R. Oui, en plusieurs occasions.

Q. En matières privées?—R. Oui, matières privées et politiques.

Q. Quelles étaient ses opinions en politique?—R. En politique il était un partisan ardent de la politique du parti conservateur. Il avait toute confiance dans la politique nationale, et prit une part active dans la politique de notre partie du pays.

Q. Depuis quand prenait-il une part active et un intérêt spécial dans la politique?—R. La première occasion que j'ai eue d'en juger a été la lutte que j'ai faite contre l'honorable M. Fabre dans le comté de Québec, en 1873. M. Ross m'a fortement appuyé, et son influence était considérable dans le comté de Québec; il a fait tout ce qu'il a pu pour assurer mon élection.

Q. A-t-il jamais été candidat lui-même?—R. Oui; il s'est présenté dans Québec-Centre, contre l'honorable M. Cauchon, en 1872, et je lui ai donné mon appui. Il s'est présenté aussi, je crois, en 1874.

Q. Il s'est présenté plus d'une fois alors?—R. Je suis bien sûr qu'il s'est présenté en 1872, et une fois ensuite, je crois.

Q. Il était fortement favorable à la politique du parti conservateur?—R. Oui.

Q. Lui avez-vous jamais, en votre qualité de conservateur, et je pourrais dire de chef conservateur dans votre district, demandé de l'aide pour des fins

politiques ?—R. Je lui en ai demandé en plusieurs occasions. Il était de fait l'homme auquel, à cause de mon intimité avec lui et de sa grande richesse, j'avais l'habitude de m'adresser lorsque j'avais besoin d'aide en faveur du parti qu'il appuyait.

Q. Et vous vous êtes adressé à lui plusieurs fois ?—R. Oui, en plusieurs occasions.

Q. En plusieurs occasions avant 1887 ?—R. En plusieurs occasions.

Q. En février ou mars des élections générales eurent lieu pour les communes du Canada ?—R. Oui.

Q. A l'occasion de cette élection avez-vous demandé une souscription à M. Ross pour le fonds électoral ?—R. Oui.

Q. Que s'est-il passé ?—R. En 1887, j'avais plus particulièrement charge du district de Québec. Comme je l'ai déjà dit, je me suis adressé à M. Ross comme je l'avais fait déjà fréquemment. Je lui ai exposé ce que je considérais être la condition du parti dans le district de Québec ; je lui ai fait voir l'importance de la lutte qui s'engageait, et je lui dis que je venais pour lui demander de fournir les fonds que je considérais nécessaires pour les dépenses légales et légitimes de la campagne.

Q. Quel a été le résultat ?—R. Nous avons discuté la question ensemble, et comme résultat il dit qu'il me donnerait $25,000.

Q. Qu'a-t-il fait ?—Le lendemain de cette conversation, j'eus besoin de quelques fonds pour la campagne, et j'allai voir M. Ross. Il me donna alors un montant que je ne saurais préciser mais qui devait être entre $5,000 et $10,000 le premier jour. De son bureau j'allai trouver l'honorable Thomas McGreevy, témoin entendu dans cette cause. Il faisait parti du comité de trois organisé pour la direction de la campagne, sir Hector Langevin, l'honorable M. McGreevy et moi-même ; M. McGreevy était le trésorier du comité, et je lui ai donné l'argent que j'avais reçu de M. Ross. Il m'en donna un reçu, et dans le cours de sept ou huit jours, dix jours peut-être, je retirai le montant en différentes occasions. La balance des $25,000 a été retirée de M. Ross, remise à M. McGreevy et retirée de la même manière. Ces montants ont été distribués, après discussion entre les trois membres du comité, sir Hector Langevin, M. McGreevy et moi-même, pour ce que nous considérions être les dépenses légitimes et indispensables des différents comtés du district de Québec.

Q. Vous dites que vous avez reçu ces $25,000 de l'honorable M. Ross lui-même en différents montants ?—R. Oui.

Q. Personnellement ?—R. Personnellement.

Q. Sous quelle forme ?—R. En billets de banque.

Q. Et vous les avez remis dans la même forme à M. McGreevy ?—R. Oui, je me transportais immédiatement du bureau de M. Ross à celui de M. McGreevy, et je lui remettais l'argent tel que je l'avais reçu de M. Ross.

Q. Avez-vous jamais été informé que cet argent devait être remboursé à M. Ross par quelqu'un ?—R. Jamais. Il ne me l'a jamais dit, et je n'avais aucune raison de ne pas croire que c'était là sa contribution personnelle. Je ne connaissais rien à propos de ce montant jusqu'à ce qui a été rapporté ici en témoignage.

Q. Il ne vous a jamais donné à entendre cela, et il ne vous l'a jamais dit ? —R. Jamais ; ni directement ni indirectement.

Q. Il ne vous a jamais informé autrement que cela que c'était sa contribution personnelle au fonds d'élection ?—R. Non, jamais, d'aucune manière.

Q. Lors de votre entrevue avec lui, vous a-t-il dit qu'il donnait cette souscription pour une autre raison que sa volonté de donner une souscription

personnelle au fonds d'élection?—R. Non; il ne m'a jamais rien dit, directement ou indirectement, à l'effet de me faire croire que ce n'était pas sa contribution personnelle.

Q. Aviez-vous quelque raison de croire autre chose jusqu'au jour où le témoignage a été donné devant cette commission ?—R. Non, aucune. Je n'ai jamais eu raison de croire que ce n'était pas sa souscription personnelle. De fait, dans la Chambre des communes, j'ai nié avoir jamais eu connaissance d'autre chose que ce que j'ai dit ici.

Q. Avez-vous jamais eu quelque conversation avec M. H. J. Beemer au sujet de cette souscription de $25,000?—R. Jamais, directement ou indirectement.

Q. Lui avez-vous jamais demandé cette souscription?—R. Jamais.

Q. Vous a-t-il jamais dit qu'il devait la payer?—R. Il ne m'en a jamais dit un mot, et je ne lui en ai jamais parlé. Les seules conversations qui ont eu lieu se sont passées entre M. Ross et moi-même. Je n'en sais rien de plus.

Q. Vous savez, d'après les témoignages qui ont été rendus ici, qu'il se trouve dans un des livres tenus par M. H. J. Beemer certaines entrées relatives au paiement de cette souscription? Vous n'ignorez pas qu'il y a certaines entrées dans ce sens?—R. Je sais ce qui a été dit ici, mais je n'en connais rien de plus.

Q. Saviez-vous, avant d'entendre ces témoignages, qu'il se trouvait des entrées de cette nature dans les livres de M. Beemer?—R. Non; je n'ai jamais eu raison de le croire.

Q. Saviez-vous qu'il avait été remis des billets par M. Beemer ou par d'autres personnes, pour rembourser M. Ross de cette souscription?—R. Je n'en savais absolument rien avant aujourd'hui. Je ne sais pas même à l'heure qu'il est qu'il ait été remis des billets, si ce n'est par ce que j'ai entendu dire.

Q. Avez-vous jamais, sir Adolphe Caron, pendant les élections générales de 1882, 1887 ou 1891, demandé des souscriptions pour ces élections à la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, ou à la compagnie appelée Compagnie de Construction, ou encore à Horace J. Beemer?—R. Non, jamais.

Q. Avez-vous jamais reçu des souscriptions électorales de quelqu'une de ces sources?—R. Non.

Q. Maintenant, sir Adolphe, vous avez sans doute lu plus d'une fois les accusations qui sont le sujet de cette enquête contre vous?—R. Oui.

Q. Relativement à l'accusation troisième (3), à la page 5 de la commission, est-il à votre connaissance qu'une partie quelconque des subsides qui ont été accordés par le parlement à la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ait été détournée du but dans lequel ils avaient été votés pour des fins électorales?—R. Je n'ai aucune raison de penser qu'ils ont été détournés, et j'ai tout lieu de croire que tous les subsides accordés pour la construction du chemin ont été appliqués à cette fin.

Q. Il n'est pas à votre connaissance qu'une partie de ces subsides ait été ainsi détournée?—R. Non.

Q. Par conséquent, je n'ai guère besoin de vous demander si vous avez ou aidé ou contribué à les détourner?—R. Je ne l'ai jamais fait.

Q. Est-il à votre connaissance qu'une partie quelconque de ces subsides ou des argents prélevés sur ces subsides, pendant qu'ils étaient sous le contrôle de la Compagnie du Chemin de fer, ou de la Compagnie de Construction, ou encore d'Horace J. Beemer, ait été détourné du but dans lequel ils avaient été

accordés pour des fins électorales?—R. Non. Comme je l'ai déjà dit, je crois que les subsides ont tous été appliqués à la construction du chemin.

Q. Avez-vous jamais obtenu ou aidé à obtenir d'une de ces compagnies ou de M. Beemer le paiement de sommes d'argent sur ces subsides dans le but de promouvoir votre propre élection ou celle d'autres membres ou partisans de votre gouvernement?—R. Jamais.

Q. Est-il à votre connaissance qu'il soit intervenu une entente ou un contrat par lequel, en considération de l'emploi ou du détournement de ces subsides pour des fins électorales, il aurait été convenu que de nouveaux subsides seraient accordés à cette compagnie?—R. Non.

Q. Relativement à l'accusation 5, est-il à votre connaissance qu'une partie quelconque des subsides accordés par le parlement fédéral à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, ait été détournée du but dans lequel ils avaient été votés, ou qu'il ait été prélevé des sommes d'argent sur ces subsides, pour promouvoir votre élection ou celle de quelqu'un de vos collègues ou partisans? —R. Non, et je n'en ai jamais entendu parler.

Q. Avez-vous jamais demandé à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata ou à quelqu'un des directeurs de cette compagnie, ou à McDonald et Boswell, entrepreneurs, ou encore, avez-vous jamais reçu de ces sources des sommes d'argent pour promouvoir votre élection ou celle de membres et de partisans de votre gouvernement, à même les subsides votés à cette compagnie ou à même les deniers prélevés sur les subsides?—R. Non; je n'en ai jamais demandé à la compagnie ni à aucun des directeurs, non plus qu'aux autres personnes intéressées dans la compagnie, et je n'en ai jamais reçu de ces sources.

Q. Il n'est pas à votre connaissance qu'il en ait été ainsi obtenu dans le but en question?—R. Non.

Q. Est-il à votre connaissance qu'il soit intervenu une entente ou un contrat par lequel, en considération du détournement pour les fins que je viens d'indiquer d'une partie des subsides de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, il aurait été promis ou accordé de nouveaux subsides à cette compagnie?—R. Non; je n'en sais rien du tout.

Q. Est-il à votre connaissance qu'une partie quelconque des subsides votés à l'une de ces deux compagnies, ou des deniers prélevés sur ces subsides, ait été employée autrement pour la fin à laquelle ils avaient été accordés, ou encore, avez-vous pris part à quelque détournement de ce genre?—R. Je n'en sais rien, et je n'ai jamais pris part à aucun détournement de deniers accordés par le parlement pour la construction d'un chemin quelconque.

Q. A-t-il jamais, que vous sachiez, été déposé des deniers entre vos mains pour corrompre l'électorat du Canada, à même les dits subsides ou les sommes d'argent prélevées sur ces subsides?—R. Jamais.

Q. Lorsqu'une partie quelconque des subsides dont je viens de parler a été accordée ou recommandée, y avait-il une entente entre vous et l'une ou l'autre de ces compagnies, ou avec des personnes intéressées dans celles-ci ou dans ces allocations, que les deniers votés par le parlement, sous forme de ces subsides, devaient vous être remis pour une fin quelconque?—R. Non.

Q. Est-ce que les deniers accordés par le parlement, sous forme de subsides, à ces compagnies de chemins de fer, ont été appliqués, que vous sachiez, à la fin pour laquelle ils avaient été votés?—R. Oui, autant que je sache.

Q. M. Dean a parlé d'un compte spécial qui, a-t-il dit, apparaissait dans les livres de la banque de Québec, à Québec, en votre nom, en l'année 1891, pour $2,000?—R. Oui; j'ai entendu ce qu'a dit M. Dean à propos de ce compte.

Q. Savez-vous ce que représente le dépôt dont il parle?—R. Entendez-vous me demander d'où il est venu?

Q. Oui?—R. Oui; certainement, je le sais.

Q. A-t-il quelque rapport, directement ou indirectement, avec l'une ou l'autre des compagnies de chemins de fer mentionnées dans ces accusations, ou avec quelqu'un des entrepreneurs, directeurs ou autres personnes dénommés en cette affaire?—R. C'est une contribution personnelle qu'un de mes amis m'avait envoyée d'Ottawa. Elle n'a pas de rapport que ce soit avec aucun des chemins de fer mentionnés dans les accusations, ni avec les directeurs, ni avec aucune des personnes dont les noms ont apparu dans le cours de l'enquête qui se poursuit actuellement.

Q. Et cette personne n'était pas intéressée directement ou indirectement avec cette affaire?—R. Cette personne n'a, que je sache, aucun intérêt quelconque dans l'une ou l'autre des compagnies en question, et elle est complètement étrangère aux gens dont les noms sont mentionnés dans les accusations.

Q. Une personne dont vous n'avez jamais entendu mentionner le nom d'aucune manière en rapport avec l'une ou l'autre de ces compagnies?—R. Non; jamais.

Contre-interrogé par M. Archibald, C.R., l'un des conseils pour la Couronne:

Q. Sir Adolphe Caron, lorsque vous avez demandé une souscription à l'honorable James G. Ross, vous saviez qu'il était le président de la Compagnie de Construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean?—R. Oui, monsieur.

Q. Saviez-vous dans le temps que M. H. J. Beemer obtenait des avances de M. Ross?—R. Je devais le savoir. Je m'imagine que je le savais dans le temps. Je ne puis préciser la nature du contrat ou de l'entente.

Q. Naturellement, vous saviez que M. Beemer était alors à construire le chemin?—R. Je le savais.

Q. En vertu d'un contrat avec la Compagnie de Construction?—R. Oui; je savais cela.

Q. M. Ross avait-il déjà, à votre connaissance, fourni une contribution aussi libérale que celle de $25,000?—Non, mais il avait souscrit, à ma connaissance, de fortes sommes d'argent pour les fins électorales.

Q. Pour ses propres élections?—R. Et celles des amis du parti.

Q. Avait-il beaucoup contribué pour les amis du parti avant cela?—R. Oui; je m'étais toujours adressé à lui.

Q. Vous n'aviez jamais jusque-là obtenu une somme aussi forte?—R. C'était aux fins des élections générales de 1887, et pour tout le district.

Q. Maintenant, au sujet du chemin de fer de Témiscouata, connaissiez-vous les négociations qui avaient été entamées entre la compagnie et McDonald et Boswell, et dont il a été parlé dans les témoignages?—R. Pas du tout. Je n'en savais absolument rien avant aujourd'hui, et je ne connais pas même à l'heure qu'il est la nature de ces négociations, si ce n'est par les témoignages qui ont été rendus ici.

Q. Vous savez, sans doute, que McDonald et Boswell étaient à construire ce chemin?—R. Certainement.

Q. En vertu d'un contrat avec la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata?—R. J'ai eu occasion de le savoir comme homme public et comme l'un des membres du comité des chemins de fer du Conseil privé.

Q. Le contrat entre cette compagnie et McDonald et Boswell avait-il jamais été soumis au comité des chemins de fer?—R. Pas que je sache.

Q. N'a-t-il pas dû, d'après les règles ordinaires, être soumis au comité des chemins de fer?—R. Si c'eût été nécessaire, la procédure ordinaire aurait été de le soumettre au ministre des chemins de fer. Nous n'en aurions pas pris connaissance.

Q. Et vous ne vous rappelez pas avoir vu le contrat pour la construction du chemin?—R. Je ne l'ai jamais vu.

Q. Alors il n'est guère nécessaire de vous demander si vous connaissiez l'existence de quelque contrat subsidiaire?—R. Je n'en connaissais pas.

Q. Vous avez entendu le témoin déclarer que $25,000 de la considération du contrat furent mises de côté pour des fins politiques?—R. Je l'ignorais complètement.

Q. Vous ne l'avez jamais entendu dire?—R. Je l'ignorais complètement avant de l'apprendre ici.

Q. Avez-vous jamais reçu, pour des fins électorales, de l'argent que vous aviez raison de regarder comme une partie de la considération de ce contrat? —R. Jamais.

Q. Vous avez entendu ce que M. J. J. McDonald a dit au sujet de l'élection de 1891; il prétend que vous lui avez demandé une souscription à cette occasion? —R. J'ai essayé de me rappeler la chose. Il est plus que probable que j'ai pu le rencontrer, comme il l'a dit, par hasard, et que je lui ai demandé de contribué au fonds électoral général. Je ne me rappelle avoir rien reçu de lui. S'il a contribué, c'est au fonds général, je m'imagine.

Q. Vous rappelez-vous avoir demandé à qui que ce soit de tirer sur lui? —R. Jamais.

Q. Vous avez vu les ordres qui ont été produits par l'honorable Thomas McGreevy concernant ce fonds électoral de 1887?—R. Oui.

Q. Constituent-ils les seuls ordres, autant que vous vous rappelez, que vous ayiez donnés à M. McGreevy concernant ce fonds électoral de 1887?—R. Je n'en suis pas positif. J'étais chargé de diriger la campagne. Je devais parler dans huit ou dix circonscriptions; mon temps était tout occupé, et je ne puis me rappeler si les ordres que j'ai vu produire ici constituent tous ceux que j'ai donné, mais tous les ordres que j'ai donnés portent ma signature.

Q. Avez-vous pris part à la distribution de deniers pour des fins politiques après qu'ils étaient sortis des mains de M. McGreevy?—R. Oh! oui; très souvent, les candidats qui supportaient le parti, après s'être adressé à moi, recevaient l'argent de moi personnellement. D'autres fois, si j'étais occupé dans les circonscriptions voisines de Québec ou dans la mienne,—je livrais alors un rude combat dans le comté de Québec,—je donnais un ordre, et ces messieurs ou quelques-uns de leurs amis, porteurs de ces ordres, allaient trouver M. McGreevy et en obtenaient des fonds, pour lesquels ils donnaient quelquefois des reçus, je suppose.

Q. Ce que je veux dire, sir Adolphe, est ceci: avez-vous pris part à la distribution de l'argent relativement à son usage dans les comtés?—R. Jamais. Après qu'une demande avait été faite par un candidat, nous la discutions, et très souvent on demandait un montant plus considérable que celui qui était accordé. Les trois membres du comité discutaient ensemble, et nous décidions que tel et tel comté recevrait tant. Ce montant était donné au candidat lui-même. Quelquefois, avant le jour de la nomination, ou pour les fins du fonds électoral, il était remis diverses sommes au candidat ou à quelques-uns de ses amis, envoyés par lui pour les recevoir. Directement ou indirectement, je n'ai eu rien à faire avec la distribution, si ce n'est de remettre ces montants aux candidats qui s'adressaient à moi.

Q. Et ces montants étaient remis après discussion entre les trois membres du comité dont vous parlez ?—R. Oui ; il n'a jamais été remis, que je sache, aucune somme avant que nous fussions tout trois d'accord à ce sujet.

Q. Avez-vous jamais rien eu à faire avec la distribution d'argent dans votre propre comté ou y avez-vous pris part ?—Bien, j'en ai très probablement agi dans mon cas comme dans celui des autres. Le montant d'argent que nous avions alloué pour le comté de Québec, a dû être distribué de la même manière. Personnellement, je n'avais pas le temps de distribuer l'argent.

Q. Vous ne vous êtes nullement occupé des dépenses électorales ?—R. Non ; comme je viens de le dire, nous avions un comité, et le comité était le canal par lequel l'argent était distribué.

Q. Et tous les deniers prélevés pour les fins électorales sont passés entre les mains de M. McGreevy, comme trésorier ?—R. Pour le district de Québec. Je n'ai parlé jusqu'ici qu'en ce qui concerne le district de Québec.

Q. Il n'y a pas eu d'autres fonds que ceux-ci qui aient été distribués de la manière que vous venez d'indiquer ?—R. Pas d'autres fonds que je sache.

Q. Avez-vous quelque livre de banque qui contienne des entrées se rapportant à la réception de deniers ou valeurs de la part de l'une ou l'autre des compagnies mentionnées dans la commission ?—R. Non. Le seul livre de banque que j'aie est mon livre de banque privé. Il ne contient aucune entrée ni rien autre chose qui puisse conduire à quelque renseignement relativement aux deux compagnies en question. Les seuls documents que j'aie sont les reçus de M. McGreevy pour les montants que je lui ai payés.

Q. Avez-vous un livre de chèques ou un livre de souches de chèques qui ferait voir quoi que ce soit en rapport avec les affaires dont il est question en cette enquête ?—R. Je n'en ai pas.

Q. Aucun livre de compte où se trouvent des entrées se rapportant à des sommes d'argent reçues pour des fins politiques des sources mentionnées dans la commission ?—R. Aucun livre de compte de quelque genre que ce soit.

Q. Avez-vous en votre possession les reçus que vous a remis M. McGreevy pour le montant dont vous parlez ?—R. Je crois que oui.

Q. Avez-vous objection à les produire ?—R. Aucune objection quelconque. Je produis maintenant une copie photographique des reçus obtenus par moi de l'honorable M. McGreevy, pour les sommes d'argent que je lui ai remises, comme je l'ai déjà dit dans ma déposition. Pièce à l'appui APC 1.

Q. C'est le seul document que vous ayiez se rattachant aux affaires dont il est question en cette enquête ?—R. C'est tout.

Et, je soussigné, Thomas P. Owens, sténographe assermenté, déclare, sous le serment que j'ai prêté, que ce qui précède est une transcription vrai et fidèle des notes sténographiques du témoignage du témoin ci-dessus dénommé.

PIÈCES À L'APPUI.

Pièce à l'appui "D" 1, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

G. H. HAMEL,
Greffier, C.R.

2083½ BUREAU DE L'AUDITEUR GÉNÉRAL,

OTTAWA, 17 novembre 1883.

Certifié que l'entrée ci-dessous peut être faite. Dt.

Subside au chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean..... $7,644 45

Revenu des douanes—

Pour droits de douanes déduits..... $7,644 45

Sur le crédit 1, payé par cert. 2083.

J. L. McDOUGALL.
J. M. COURTNEY.

N° 9928

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

OTTAWA, 17 novembre 1883.

A la banque de Montréal,
Ottawa.

$24,355.55.

Payez à l'ordre de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, vingt-quatre mille trois cent cinquante-cinq $\frac{55}{100}$ piastres—subside.

Contresigné,
J. L. McDOUGALL,
Auditeur général.

R. W. BAXTER,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Endossé sur le verso :—

JAS. G. SCOTT,
Sec. et trés.

Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.
Au crédit de la banque de Québec.

J. STEVENSON,
Caissier.

N° 2083. Chèque 9928.

BANQUE DE MONTRÉAL,

OTTAWA, 17 novembre 1883.

Bureau de l'auditeur général.

Subside pour dix milles à $3,200 par mille.....$32,000 00
Moins le montant à être crédité au revenu des douanes..... 7,644 45

$24,355 55

C. de F. et C., cert. 285.
D. des C. de F.

Reçu chèque pour $24,355.55.
J. G. SCOTT, secrétaire.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET DU LAC SAINT-JEAN.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, pour $24,355.55, vingt-quatre mille trois cent cinquante-cinq $\frac{55}{100}$ piastres.

Portez au compte du

Subside pour le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, 46 Vic., ch. 25.

J. L. McDOUGALL,
Auditeur général.

Qu'il émane un chèque.

J. M. COURTNEY,
Sous-ministre des finances.

Pièce à l'appui "D" 2, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

G. H. HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 14813.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

$37,027. OTTAWA, 5 mai 1885.

A la banque de Montréal,
Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-même, Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, trente-sept mille vingt-sept piastres.

R. W. BAXTER,
Sous-ministre des finances.

Contresigné,
J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.

N° 4446. Chèque 14813.

BANQUE DE MONTRÉAL,

Bureau de l'auditeur général.

OTTAWA, 5 mai 1885.

A compte du subside d'après le rapport de l'ingénieur en chef, en date du 8 avril. O. C. 22 avril.
J. R. et C. cert. 383.
Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

Reçu chèque pour $37,027.
J. M. GREATA,
Pour *le gérant.*

716 W. D. des C. F. Ent.

$37,027. Trente-sept mille vingt-sept piastres.

Portez au compte des subsides aux chemins de fer, chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, 46 Vic., chap. 25.

J. L. McDOUGALL, auditeur général.

Qu'il émane un chèque.

FRED. TOLLER,
Sous-ministre provisoire des finances.

B. de M.

B. de Montréal.

Duplicata. POUR LES BANQUES ÉTABLIES PAR CHARTE.

Je soussignée, Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, Québec, nomme par les présentes le gérant de la banque de Montréal, Ottawa,

mon procureur légal pour recevoir du receveur général du Canada, ou de la personne autorisée à les payer, toutes somme ou sommes d'argent qui lui sont actuellement dues ou qui pourront ci-après lui devenir dues et payables par le gouvernement du Canada, et pour en donner un reçu ou des reçus.

Pour le subside payable à cette compagnie sur dix milles du chemin depuis la station 2186 jusqu'à la station 2714 près de la rivière à Rioux, au taux de trois mille deux cents piastres par mille.

L. R., J. G. S.

Témoin nos seings, à Québec, ce 15ième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-quatre.

T. LeDROIT, *président.*
J. G. SCOTT, *secrétaire.*

Signé en présence de
A. VALLERAND.

Pièce à l'appui "D" 3, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

G. H. HAMEL,
Greffier, C.R.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET DU LAC SAINT-JEAN À LA BANQUE DE QUÉBEC.

N° 2484. C. 2220.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA.

$38,373. OTTAWA, 22 septembre 1885.

Banque des Marchands, Ottawa.

Payez à l'ordre de la banque de Québec pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, trente-huit mille trois cent soixante-treize piastres.

R. W. BAXTER,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,
J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.

Endossé sur le verso :—

Payez à l'ordre de la banque de Québec, succursale de Montréal.

S. PIDDINGTON,
Pour le gérant,
Banque de Québec, Ottawa.

Payez à la banque des Marchands ou ordre.

H. A. SLOANE,
Pour le gérant.

N° 896. Chèque 2484.

Bureau de l'auditeur général.

BANQUE DES MARCHANDS,

OTTAWA, 22 septembre 1885.

Reçu chèque pour $38,373 gagnées sur le montant d'un subside, d'après la lettre de l'ingénieur en chef, 12 courant.

C. W. V. NOEL,
Comptable.

O. C. 15 courant.
D. des C. de F.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, pour $38,373 (trente-huit mille trois cent soixante-treize piastres).

Portez au compte des subsides et des chemins de fer.

Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.

Qu'il émane un chèque.
FRED. TOLLER,
Sous-ministre provisoire des finances.

Ent. 716.
O.P.

Québec, sept. 12, 85.
N° 896.

POUR LES BANQUES ÉTABLIES PAR CHARTE.

La Compagnie de chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean nomme par les présentes le gérant de la banque de Québec, à Ottawa, son procureur légal pour recevoir du receveur général du Canada, ou de toute autre personne autorisée à les payer, toutes somme ou sommes d'argent qui lui sont actuellement dues ou qui pourront ci-après lui devenir dues et payables par le gouvernement du Canada, et pour en donner un reçu ou des reçus.

Témoin mon seing, à Québec, ce 12e jour de septembre 1885.
Signé en présence de
ALEX. HARDY.

T. LEDROIT, *président.*
J. G. SCOTT, *secrétaire.*

N.B.—Aucune addition aux termes imprimés de cette procuration ne sera permise.

Pièce à l'appui "D" 4, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 16621. C. 16.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

$27,840. OTTAWA, 19 novembre 1885.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de la banque de Québec, vingt-sept mille huit cent quarante piastres pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

Contresigné,
J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.

R. W. BAXTER,
Pour *le sous-ministre des finances.*

Endossé sur le verso :—

Payez à l'ordre de la banque de Québec, succursale de Montréal.
S. PIDDINGTON,
Pour le gérant,
Banque de Québec, Ottawa.
H. A. SLOANE,
Pour le gérant.

Au crédit de la
Succursale de Montréal.
Cert. n° 1707.
Bureau de l'auditeur général.

N° 896.

BANQUE DE QUÉBEC, 22-9-85.

Montant, $27,840.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

Subside dû le 4, section de 10 milles, O.C., 16 courant.

P.J.

la somme de vingt-sept mille huit cent quarante piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.

Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

D. des C. de F.

B. de M.

Finances.
Folio du grand-livre.
71 b. C.P.

J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
Qu'il émane un chèque.	16621	Montréal.	$27,840 00	C. W. V. NOEL, *Comptable.*
M. COURTNEY, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce à l'appui "D" 5, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 17338. C. 1801.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

$24,532. OTTAWA, 20 janvier 1886.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de la banque de Québec vingt-quatre mille cinq cent trente-deux piastres pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

R. W. BAXTER,
Sous-ministre des finances.

Contresigné,
J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.

Endossé sur le verso :—

Payez à l'ordre de la banque de Québec, succursale de Montréal.

S. PIDDINGTON,
Pour le gérant,
Banque de Québec, Ottawa,

G. W. SLOANE,
Pour le gérant.

Au crédit de la succursale de Montréal.

N° 896. Cert. n° 2524. Montant, $24,532.

BUREAU DE L'AUDITEUR GÉNÉRAL.

QUÉBEC, 22 septembre 1885.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, à compte de subside, 46 Vic., chap. 25, 48 et 49 Vic., chap. 59. O.C. 18 courant. (Entre les 40me et 50me milles.) La somme de vingt-quatre mille cinq cent trente-deux piastres.

D.C.F. J.P.

Imputable sur le subside au chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

J. L. McDOUGALL,
Auditeur général.
Qu'il émane un chèque.
W. FITZGERALD,
Sous-ministre adjoint des finances.

Finances
Folio du grand-livre.
716.
J.P.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
	17338	Montréal.	$25,532.	S. PIDDINGTON.

Pièce à l'appui " D " 6, pour la Couronne; produite 20 septembre 1892.

G. H. HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 17589. C. 259

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

$96,000. OTTAWA, 22 février 1886.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de la banque de Québec, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, quatre-vingt-seize mille piastres.

R. W. BAXTER,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,
J. PATTERSON
Auditeur général adjoint.

Endossé sur le verso :—

Payez à l'ordre de la banque de Québec,
Succursale de Montréal.
S. PIDDINGTON,
Pour le gérant.
Banque de Québec, Ottawa.
G. W. SLOANE,
Pour le gérant.

Au crédit de la succursale de Montréal.

N° 896. Cert. n° 2903. Montant $96,000.

BUREAU DE L'AUDITEUR GÉNÉRAL,

BANQUE DE QUÉBEC, 22-9-85.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

A compte du subside, O.C. 17 février; la somme de quatre-vingt-seize mille piastres.

J. P.

Imputable sur le subside aux chemins de fer, chemin de Québec et du Lac Saint-Jean.

D. C. F.

Finances,
Folio du grand-livre
716.
O.C.

	Chèque	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	17589.	Montréal.	$96,000.00	C. W. V. NOEL
Qu'il émane un chèque.				
J. M. COURTNEY, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce à l'appui "D" 7, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 1779.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA

OTTAWA, 22 juillet 1886.

$6,000.

Banque de Québec, Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-même, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, six mille piastres.

R. W. BAXTER,
Pour le *ministre des finances.*

Contresigné,

J. PATTERSON.
Auditeur général adjoint.

Cert. n° 199. Montant, $6,000.

Banque de Québec, 17-7-86

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

A compte du subside, O. C. 13 juillet, la somme de six mille piastres.

R. W. B. J. P.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.

Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.
Qu'il émane un chèque.
W. FITZGERALD,
Sous-ministre adjoint des finances.

Finances
Folio du grand-livre
428.
C. P.

Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
1779.	Québec.	$6,000.	D. HOSSACK.

La Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean
à
la Banque de Québec.
} Procuration.

17 juillet 1886.

POUR LES BANQUES ÉTABLIES PAR CHARTE.

La Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, de Québec, nomme par les présentes le gérant de la banque de Québec, à Ottawa, son procureur légal pour recevoir du receveur général du Canada, ou de toute autre personne autorisée à lui payer toutes sommes ou somme d'argent qui lui sont actuellement dues ou qui pourront ci-après lui devenir dues et payables par le gouvernement du Canada, et pour en donner un reçu ou des reçus.

Témoin nos seings, à Québec, ce 17ème jour de juillet 1886. } T. LeDROIT, *président.* J. G. SCOTT, *secrétaire.*

Signé en présence de } ALEX. HARDY. A. VALLERAND.

N.B.—Aucune addition aux termes imprimés de cette procuration ne sera permise.

Pièce à l'appui " D " 8, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

N° 0303. C. 884.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

$83,688. OTTAWA, 9 octobre 1886.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de la banque de Québec, pour le chemin de fer du Lac Saint-Jean, quatre-vingt-trois mille six cent quatre-vingt-huit piastres.

Contresigné,
J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.

R. W. BAXER,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Endossé sur le verso :—

Payez à l'ordre de la banque de Québec,
Succursale de Montréal.

S. PIDDINGTON,
Pour le gérant,
Banque de Québec, Ottawa.

WALKER,
Pour le gérant.

Au crédit de la succursale de Montréal.

N° 119. Cert. n° 1148. Montant, $83,688.

BANQUE DE QUÉBEC, 22–7–86.

Bureau de l'auditeur géneral.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

A compte du subside, O. C. 29 septembre
la somme de quatre-vingt-trois mille six cent quatre-vingt-huit piastres.

J. P.

D.C.F.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.
Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

Finances.
Folio du grand-livre.
428.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	303.	Montréal.	$83,688.	C.W. V. NOEL.
Qu'il émane un chèque.				
W. FITZGERALD, *Sous-ministre adjoint des finances.*				

Pièce à l'appui "D" 9, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

No 1836.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA.

$3,310. OTTAWA, 13 décembre 1886.

Banque de Québec, Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-même, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, trois mille trois cent dix piastres.

R. W. BAXTER,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,

J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.

N° 199. Cert. n° 1941. Montant, $3,310.

BANQUE DE QUÉBEC, 17-7-86, 22-7-86.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

A compte du subside, O.C., 7 courant.
la somme de trente-trois mille dix piastres.

R. W. B.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.
Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

Finances
Folio du grand-livre, 428.

	Chèque	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	3310.	Québec.	$3,310.	D. HOSSACK.
Qu'il émane un chèque.	1836			
W. FITZGERALD, *Sous-ministre adjoint des finances.*	C.S.S.			

Pièce à l'appui "D" 10, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

G. H. HAMEL,
Greffier, C. R.

N° 1457. C. 11207.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,
OTTAWA, 23 décembre 1886.

$48,747.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de la banque de Québec, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, quarante-huit mille sept cent quarante-sept piastres.

R. W. BAXTER,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,
J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.

Endossé sur le verso :—

Payez à la banque de Québec,
Succursale de Montréal.
S. PIDDINGTON,
pour le gérant,
banque de Québec.
La banque de Québec,
Au crédit de la surcursale de Montréal
Par le gérant,

Cert. n° 2085. Montant, $48,747.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

A compte du subside, O.C. 17 courant
la somme de quarante-huit mille sept cent quarante-sept piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer. J. P.

Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Immédiat.

D.C.F.

Finances.
Folio du grand-livre, 428.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.* Qu'il émane un chèque. J. M. COURTNEY, *Sous-ministre des finances.*	1457.	Montréal.	$48,747.	S. PIDDINGTON.

Pièce à l'appui " D " 11, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 2085. C. 94.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

OTTAWA, 15 février 1887.

$60,474.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de la banque de Québec, pour le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, soixante mille quatre cent soixante-quatorze piastres.

R. W. BAXTER,
Sous-ministre des finances.

Contresigné,
J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.

Endossé sur le verso :—.

Payez à l'ordre de la banque de Québec,
Succursale de Montréal.

S. PIDDINGTON,
Pour le gérant,
Banque de Québec, Ottawa.

G. H. WOOD.

Au crédit de la banque de Montréal,
Montréal.

E. S. CLOUSTON,
Gérant.

N° 199. Cert. n° 2772. Montant, $60,474.

BANQUE DE QUÉBEC, 17-7-86, 22-7-86.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

A compte du subside, O.C. 8 février
pour la somme de soixante mille quatre cent soixante-quatorze piastres.

R.W.B. J.P.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer, Immédiat.
Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

Finances.
Folio du grand-livre.
428.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.* Qu'il émane un chèque. J. M. COURTNEY, *S-ministre des finances.*	2085.	B. de M.	$60,474.	C.W.V. NOEL.

Pièce à l'appui "D" 12, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 4757. C. 792.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

OTTAWA, 31 août 1887.

$103,479.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de la banque de Québec, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, cent trois mille quatre cent soixante-dix-neuf piastres.

W. FITZGERALD,
Sous-ministre adjoint des finances.

Contresigné,
J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.

Endossé sur le verso :—

Payez à l'ordre de la banque de Québec,
Succursale de Montréal,
S. PIDDINGTON,
Pour le gérant.
La banque de Québec,
par S.W.

N° 199. Cert. n° 505. Montant $103,479.

BANQUE DE QUÉBEC, 17-7-86, 22-7-86.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, à compte du subside, O.C. 25 août, pour la somme de cent trois mille quatre cent soixante-dix-neuf piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.

Chemins de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. J.P.

D.C.F.

Finances
Folio du grand-livre, 428.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	4757	Montréal.	$103,479	MICHAEL——
Qu'il émane un chèque.				Pour la banque de Québec.
W. FITZGERALD, *Sous-min. adj. des finances.*				

Pièce à l'appui "D" 13, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892,

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

N° 5337. C. 957

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA.

$85,814. OTTAWA, 22 octobre 1887.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de la banque de Québec, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.
quatre-vingt-cinq mille huit cent quatorze piastres.

W. FITZGERALD,
Sous-ministre adjoint des finances.

Contresigné,
J. PATTERSON,
Auditenr général adjoint.

Endossé sur le verso :— Payez à l'ordre de la banque de Québec.
Succursale de Montréal.

S. PIDDINGTON,
Pour le gérant.
Banque de Québec, Ottawa.
La banque de Québec.
par S.W.

N° 199. Cert. n° 1044. Montant, $85,814.

BANQUE DE QUÉBEC 17-7-86, 22-7-86.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, à compte du subside, O.C. 11 octobre courant
pour la somme de quatre-vingt-cinq mille huit cent quatorze piastres.

R.W.B. J.P.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.
Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

Finances.
Folio du grand-livre.
428.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	5337	Montréal.	$85,814	J. H. PINHEY.
Qu'il émane un chèque.				
J. M. COURTNEY, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce à l'appui "D" 14, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

G. H. HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 6858. C. 325

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,
OTTAWA, 9 avril 1888.

$42,720.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de la banque de Québec, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, quarante-deux mille sept cent vingt piastres.

W. FITZGERALD,
Sous-ministre adjoint des finances.

Contresigné
J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.

Endossé sur le verso :— Payez à l'ordre de la banque de Québec, Succursale de Montréal.

S. PIDDINGTON,
Pour le gérant.
Banque de Québec, Ottawa.
La banque de Québec.
Par S. W.

N° 197. Cert. n° 2754. Montant, $42,720.

BANQUE DE QUÉBEC, 17-7-86, 22-7-86.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, à compte de subside, O. C. 30 mars, pour la somme de quarante-deux mille sept cent vingt piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer, J. P.

Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Immédiat.

D.C.F.

Finances.
Folio du grand-livre, 428.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	6858.	Montréal.	$42,720.	C.W.V. NOEL.
Qu'il émane un chèque.				
J. M. COURTNEY, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce à l'appui "D" 15, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

N° 9444. C. 1519.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

OTTAWA, 27 février 1889.

$19,911.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de la banque de Québec, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean,
dix-neuf mille neuf cent onze piastres.

W. FITZGERALD,
Sous-ministre adjoint des finances.

Contresigné,
J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.

Endossé sur le verso :—

Payez à l'ordre de la banque de Québec,
Succursale de Montréal.

S. PIDDINGTON,
Pour le gérant,
Banque Ottawa.
La banque de Québec.
par B. S.

Cert. n° 2424. Montant $19,911.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, à compte du subside, O. C. 16 courant
pour la somme de dix-neuf mille cent onze piastres.

N. J. J. P.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer,
Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

Finances.
Folio du grand-livre,
471.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	9443.	Montréal.	$19,911.	C.W.V. NOEL.
Qu'il émane un chèque.				
J. M. COURTNEY, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce à l'appui "D" 16, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

N° 11755.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

OTTAWA, 25 octobre 1889.

$38,440.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de la banque de Québec, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, trente-huit mille quatre cent quarante piastres.

R. W. BAXTER.
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,
J. L. McDOUGALL,
Auditeur général.

Endossé sur le verso :—

C. W. V. NOEL,
Comptable.

BANQUE DE QUÉBEC, 25 octobre 1889.

OTTAWA, ONT.

Cert. n° 958.

Montant, $38,440.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, à compte du subside, O. C. 12 octobre.

Ligne-mère	$23,480
Embranchement de Chicoutimi	14,960
	$38,440

pour la somme de
trente-huit mille quatre cent quarante piastres.

D.C.F. Imputable sur les subsides des chemins de fer.
Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

Finances.
Folio du grand-livre, 441.

J. L. McD.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	11755.	Québec.	$38,440.	S. PIDDINGTON.
Qu'il émane un chèque.				
J. M. COURTNEY, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce à l'appui "D" 17, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 16581. C. 4955.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,
OTTAWA, 16 janvier 1891.

$20,800.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, vingt mille huit cents piastres.

R. W. BAXTER,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,
E. D. SUTHERLAND,
Pour l'auditeur général.

Endossé sur le verso :— Payez à l'ordre de Ross et Cie, comme légataires.

FRANK ROSS,
Pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. Ross et Cie, comme légataires,
Par FRANK ROSS.

Payez à l'ordre de la banque de Québec, Montréal, au crédit de la banque de Québec, Québec.

JAMES STEVENSON,
gérant général.
Pour la banque de Québec.
THOMAS McDOUGALL, gérant,
Par W. S.

Cert. n° 1593. Montant, $20,800.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, à compte du subside, O. C. 9 janvier, pour la somme de vingt mille huit cents piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.

Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, 50-51 Vic., chap. 34.

Finances.
Folio du grand-livre, 533.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	16581.	Montréal.	$20,800.	
Qu'il émane un chèque.				
J. M. COURTNEY, *Sous-ministre des finances.*				

La Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, Québec, nomme par les présentes Frank Ross, écuier, de Québec, son procureur légal pour recevoir du receveur général du Canada ou de toute autre personne autorisée à les payer toutes somme ou sommes d'argent qui lui sont actuellement dues ou qui pourront à l'avenir devenir dues et payables à la compagnie par le gouvernement du Canada, et d'en donner un reçu ou des reçus, en ce qui concerne les subsides accordés à la nouvelle ligne partant de Lorette et allant jusque dans la ville *viâ* Charlesbourg, ainsi qu'au pont sur la rivière Saint-Charles, et s'élevant en tout à soixante-huit mille quatre cents piastres ($68,400).

Témoin notre seing à Québec, ce 10ème jour de juin 1890.

E. BEAUDET, *vice-président*
J. G. SCOTT, *secrétaire.*

Signé en présence de

A. VALLERAND.
J. PIDDINGTON.

N.B.—Aucune addition aux termes imprimés de cette procuration ne sera permise.

Pièce à l'appui "D" 18, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 16797.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,
OTTAWA, 13 février 1891.

$1,400.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, mille quatre cents piastres.

R. W. BAXTER,
Pour *le sous-ministre des finances.*

Contresigné.
D. D. SUTHERLAND,
Pour *l'auditeur général.*

Endossé sur le verso :—

FRANK ROSS,
Pour le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean,
par M. ROSS en liq.,

JAMES GEGGIE.
Au crédit de la banque de Québec.

J. STEVENSON,
Caissier.

Cert. n° 1812. Montant $1,400.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, subside O.C. 2 février, pour la somme de quatorze cents piastres.

R.W.B. S.D.E.	Imputable sur les subsides aux chemins de fer. Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. 51 Vic., chap. 3, et 52 Vic., chap. 3.	Finances. Folio du grand-livre. 533.

C.A.G.

J. L. McDougall, *Auditeur général.*	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
Qu'il émane un chèque. J. M. Courtney, *Sous-ministre des finances.*	16797.	Montréal.	$1,400.	

Pièce à l'appui "D" 19, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 16956.

Ministère des finances, Canada,

Ottawa, 20 février 1891.

$15,150.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, quinze mille cent cinquante piastres.

R. W. BAXTER,
Sous-ministre des finances.

Contresigné,

E. D. Sutherland,
Pour l'auditeur général.

Endossé sur le verso :—

FRANK ROSS,
Pour le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

JOHN ROSS et CIE,
en liq.
Au crédit de la banque de Québec.

J. STEVENSON,
Caissier.

Bureau de l'auditeur général. Cert. n° 1892. Montant, $15,150.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, subside pour le pont sur la rivière Saint-Charles, à Québec, O.C. 17 février, pour la somme de quinze mille cent cinquante piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer. R.W.B.

Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, 53 Vic., chap. 7.

				Finances. Folio du grand-livre. 533.
J. L. McDougall, *Auditeur général.*	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
Qu'il émane un chèque.	16956.	Montréal.	$15,150.	
J. M. Courtney, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce à l'appui "D" 20, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 17001.

Ministère des finances, Canada,

Ottawa, 27 février 1891.

$26,300.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, vingt-six mille trois cents piastres.

W. FITZGERALD,
Sous-ministre adjoint des finances.

Contresigné,

E. D. Sutherland,
Pour *l'auditeur général.*

Endossé sur le verso :—

FRANK ROSS,

Pour le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

JOHN ROSS, en liq.

Au crédit de la banque de Québec.

J. STEVENSON,
Caissier.

Cert. n° 1946. Montant, $26,300.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer Québec et du Lac Saint-Jean, subside, O.C. 2 février (Lorette et Québec), pour la somme de vingt-six mille trois cents piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.

Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

W. F.
E. D. S.

C. A. G.

Finances.
Folio du grand-livre.
533.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDougadl, *Auditeur général.*	17001.	Montréal.	$26,300.	
Qu'il émane un chèque.				
J. M. Courtney, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce à l'appui "D" 21, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 17718.

Ministère des finances, Canada,

$6,700 Ottawa, 30 avril 1891.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, six mille sept cents piastres.

M. G. DICKIESON,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,

E. D. Sutherland,

Pour l'*auditeur général.*

Endossé sur le verso :—

Par FRANK ROSS,
JAMES GEGGIE,

Pour la banque de Québec.

THOS. W. JONES.

Endossement garanti. Comptable.

Cert. n° 2463. Montant, $6,700.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, à compte du subside, O. C. 18 avril 1891, pour la somme de soixante-sept cents piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer. M. G. D.
Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean. E. D. S.
51 Vic., chap. 3. C. A. G.

Finances.
Folio du grand-livre.
533.

	Chèque.	Banque.	Montant	Reçu.
J. L. McDougall, *Auditeur général.*	17718.	Montréal.	$6,700.	
Qu'il émane un chèque.				
J. M. Courtney, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce à l'appui "D" 22, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 19555. Ministère des finances, Canada,
Ottawa, 17 octobre 1891.

$9,600.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, neuf mille six cents piastres.

W. FITZGERALD,
Sous-ministre adjoint des finances.

Contresigné,
E. D. Sutherland,
Pour l'*auditeur général.*

Endossé sur le verso :—

FRANK ROSS,
Pour la Cie du ch. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.
JOHN ROSS et CIE,
en liq.
A déposer au crédit de la banque de Québec, Québec.
J. STEVENSON,
Gérant général.

Certificat n° 723. Montant, $9,600.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, sur le subside, pont sur la rivière Saint-Charles, O. C. 11 octobre, pour la somme de neuf mille six cents piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.

Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, 33 Vic., chap. 7.

W. F.
E. D. S.

C. A. G.

Finances.
Folio du grand-livre.
536.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
E. D. SUTHERLAND, Pour *l'auditeur général.*	19555.	Montréal.	$9,600.	
Qu'il émane un chèque.				
J. M. COURTNEY, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce à l'appui "D" 23, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C. R.

N° 19855. MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

$4,522.73. OTTAWA, 13 novembre 1891.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de Frank Ross, pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, quatre mille cinq cent vingt-deux piastres et soixante-treize centins.

W. G. DICKIESON,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,
E. D. SUTHERLAND,
Pour *l'auditeur général.*

Endossé sur le verso :—

FRANK ROSS,

Pour la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.
A déposer au crédit de la banque de Québec, Québec.

J. STEVENSON,
Gérant général.

Certificat n° 994. Montant, $4,522.73.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, à compte du subside, pont de la rivière Saint-Charles, O. C. 15 octobre, pour la somme de quatre mille cinq cent vingt-deux piastres et soixante-treize centins.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.

Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, 53 Vic., ch. 2. C. A. G. Finances. Folio du grand-livre, 536.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDougall, *Auditeur général.*	19855.	Montréal.	$4,522.73	
Qu'il émane un chèque. M. G. D.				
J. M. Courtney, *Sous-ministre des finances.* E. D. S.				

Pièce à l'appui "D" 24, pour la couronne ; produite le 20 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C. R.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET DU LAC SAINT-JEAN.

Etat des mandats et chèques apportés à Québec par M. G. Dickieson, en vertu d'une citation émise par la commission royale, relativement aux accusations portées contre sir A. P. Caron.

N° du mandat.	Mandat signé par, pour.		N° du chèque.	Banque.	Chèque signé par, pour.		Montant du chèque.
	Finances.	Audition.			Finances.	Audition.	
							$ c.
2083	J. M. Courtney..	J. L. McDougall	9928	Montréal..	R. W. Baxter...	J. L. McDougall	24,355 55
2083½	do ..	do ..	.....	.....	Mandat de trans.	.....	7,644 45
4446	F. Toller.....	do ..	14813	Montréal..	R. W. Baxter...	J. Patterson....	37,027 00
896	do	J. Patterson....	2484	March'nds	do ...	do	38,373 00
199	W. Fitzgerald...	do	1779	Québec. ..	do ...	do	6,000 00
1707	J. M. Courtney..	J. L. McDougall	16621	Montréal..	do ...	do	27,840 00
2524	W. Fitzgerald...	do ..	17338	do ..	do ...	do	24,532 00
2903	J. M. Courtney..	do ..	17589	do ..	do ...	do	96,000 00
1148	W. Fitzgerald...	do ..	0303	do ..	do ...	do	83,688 00
1941	do ...	do ..	1836	Québec....	do ...	do	3,310 00
2085	J. M. Courtney..	do ..	1457	Montréal..	do ...	do	48,747 00
2772	do ..	do ..	2085	do ..	do ...	do	60,474 00
505	W. Fitzgerald...	do ..	4757	do ..	W. Fitzgerald...	do	103,479 00
1044	J. M. Courtney..	do ..	5337	do ..	do ...	do	85,814 00
2764	do ..	do ..	6858	do ..	do ...	do	42,720 00
958	do ..	do ..	11755	do ..	R. W. Baxter...	J. L. McDougall	38,440 00
2124	do ..	do ..	9444	do ..	W. Fitzgerald...	J. Patterson	19,911 00
2463	do ..	do ..	17718	do ..	M. G. Dickieson.	E. D. Sutherland	6,700 00
1946	do ..	do ..	17001	do ..	W. Fitzgerald...	do ..	26,300 00
1892	do ..	do ..	16956	do ..	R. W. Baxter...	do ..	15,150 00
1812	do ..	do ..	16797	do ..	do ...	do ..	1,400 00
1593	do ..	do ..	16581	do ..	do ...	do ..	20,800 00
723	do ..	E. D. Sutherland	19555	do ..	W. Fitzgerald...	do ..	9,600 60
994	do ..	J. L. McDougall	19855	do ..	M. G. Dickieson.	do ..	4,522 73
1577	W. Fitzgerald...	do ..	20510	do ..	do ..	do ..	832,827 73

Pièce à l'appui " DT " 1, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, en faveur de Charles H. Pipon, gérant de la banque de Molson, Toronto.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

N° 4905. MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

$45,946. OTTAWA, 14 septembre 1887.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de Charles A. Pipon, gérant de la banque de Molson, Toronto, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, quarante-cinq mille neuf cent quarante-six piastres.

R. W. BAXTER,
Pour le sous-ministre des finances.

Contresigné,
J. L. McDOUGALL,
Auditeur général.

Marqué sur le recto : C. 5354. Au crédit de la succursale de Montréal. Payé, 20 septembre 1887. Ottawa.

Marqué sur le verso : Chas A. Pipon, gérant. A déposer au crédit de la banque de Molson, Toronto, C. A. Pipon, gérant. Pour la banque de Molson, Jas. Elliott, gérant. Par H. W.

N° 1087. MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

$10,000. OTTAWA, 14 septembre 1887.

Banque de Molson, Montréal.

Payez à l'ordre de Charles A. Pipon, gérant de la banque de Molson, Toronto, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, dix mille piastres.

R. W. BAXTER.
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,
J. L. McDOUGALL,
Auditeur général.

Marqué sur le recto : C. 5353. La banque de Molson, Montréal. Payé.

Marqué sur le verso : Charles A. Pipon, gérant. A déposer au crédit de la banque de Molson, Toronto. C. A. Pipon, gérant.

N° 669. Cert. n° 669. Montant, $55,946.

CHS. A. PIPON, gérant,

BANQUE DE MOLSON, TORONTO, 4–8–87, 14–9–87.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, à compte du subside, O. C. 9 septembre courant, pour la somme de cinquante-cinq mille neuf cent quarante-six piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.
Chemin de fer de Témiscouata.
Ministère des finances, 14 septembre 1887.

Finances,
Folio du grand-livre, 436.

Bureau de l'auditeur général, 14 septembre 1887. J.L.McD.

	Chèque	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDougall, *Auditeur général.*	1087	Molson.	$10,000	
Qu'il émane un chèque.	4905	Montréal.	45,946	
W. Fitzgerald, *Sous-ministre adjoint des finances.*			$55,946	

(*Duplicata.*)

POUR LES BANQUES ÉTABLIES PAR CHARTE.

Nous, la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, Rivière-du-Loup, nommons par les présentes Charles A. Pipon, gérant de la succursale de la banque de Molson en la cité de Toronto, notre procureur légal pour recevoir du receveur général du Canada ou de toute autre personne autorisée à les payer toutes somme ou sommes d'argent qui nous sont actuellement dues ou qui pourrait à l'avenir nous devenir dues et payables par le gouvernement du Canada et pour en donner un reçu ou des reçus.

Notre sceau constitutif et la signature du président.

Témoin mon seing, à la Rivière-du-Loup, ce quatrième jour d'août mil huit cent quatre-sept.

A. R. McDONALD,
Président, Compagnie du chemin de fer de Témisconata.

Signé en présence de E. H. Creau, *secrétaire, Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.*

N.B.—Aucune addition aux termes imprimés de cette procuration ne sera permise.

Pièce à l'appui "DT" 2, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 5110. Ministère des finances, Canada,

$54,248. Ottawa, 5 octobre 1887.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de la banque de Molson, Toronto, pour la Compaguie du chemin de fer de Témiscouata, cinquante-quatre mille cent quarante-huit piastres.

R. W. BAXTER,
par le *sous-ministre des finances.*

Contresigné.
J. L. McDougall,
Auditeur général.

Marqué sur le recto : C. 6349. A déposer au crédit de la banque de Montréal, Toronto. Payé le 10 octobre 1887. C. Brough, gérant, banque de Montréal.

Marqué sur le verso : Chas. A. Pipon, gérant. A déposer au crédit de la banque de Molson, Toronto, C. A. Pipon, gérant. La banque de Molson, Toronto, 6 octocre 1887.

N° 669. Cert. n° 863. Montant, $54,248.

BANQUE DE MOLSON, TORONTO, 4–8–87, 14–9–87.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, à compte du subside, O. C. 1er octobre courant, pour la somme de cinquante-quatre mille deux cent quarante-huit piastres.

Imputable sur le subside aux chemins de fer.
Chemin de fer de Témiscouata.
R.W.B. J. L. McD.

Finances,
Folio du grand-livre,
436.

J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
	5110	Montréal.	$54,248.	
Qu'il émane un chèque.				
W. FITZGERALD, *Sous-min. adj. des finances.*				

Pièce à l'appui "DT" 3, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1882.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 5676. MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,
$44,806. OTTAWA, 29 novembre 1887.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de Charles A. Pipon, gérant de la banque de Molson, Toronto, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, quarante-quatre mille huit cent six piastres.

W. FITZGERALD,
Sous-ministre adjoint des finances.

Contresigné,
J. PATTERSON,
Par *l'auditeur général.*

Marqué sur le recto : Banque de Montréal, Ottawa. Payé 2 décembre 1887.

Marqué sur le verso : Chas. A. Pipon, gérant. La banque de Molson, Toronto, 30 novembre 1887. A déposer au crédit de la banque de Montréal, Toronto, C. Brough, gérant.

N° 669. Cert. n° 1499 Montant $44,806

CHARLES A. PIPON, gérant,

BANQUE DE MOLSON, TORONTO, 17–9–87.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, à compte du subside, O. C. 28 novembre courant, pour la somme de quarante-quatre mille huit cent six piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.

Ministère des finances, Canada, 28 novembre 1887.

Auditeur général, Canada, 29 novembre 1887. J.P.

Finances,
Folie du grand-livre,
436.

J. L. McDougall, *Auditeur général.* Qu'il émane un chèque. W. Fitzgerald, *Sous-min. adj. des finances.*	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
	5676	Montréal.	$44,806	A. Crawley, Ministère des chemins de fer et canaux.

Pièce à l'appui "DT" 4, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 5995. Ministère des Finances, Canada,

$11,184. Ottawa, 31 décembre 1887.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de Charles A. Pipon, gérant de la banque de Molson, Toronto, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, onze mille cent quatre-vingt-quatre piastres.

R. W. BAXTER,
pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,

J. Patterson,
Auditeur général adjoint.

Marqué sur le recto: banque de Montréal, Ottawa. Payé le 5 janvier 1888.

Marqué sur le verso: Chas. A. Pipon, gérant de la banque de Molson, Toronto, Ont., le 31 décembre. A déposer au crédit de la banque de Montréal, Toronto, C. Brough, gérant.

N° 669. Cert. n° 1806. Montant, $11,184.

Chas. A. Pipon, gérant,

Banque de Molson, Toronto, 14–9–184.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, à compte du subside, O. C. 17 décembre courant, pour la somme de onze mille cent quatre-vingt-quatre piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer,
Chemin de fer de Témiscouata.

Ministères des finances, Canada, 30 décembre 1887.
Auditeur général, Canada, 30 décembre 1887.
R.W.B.

Finances.
Folio du grand-livre,
436.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDougall, *Auditeur général.*	5995.	Montréal.	$11,184.	A. P. B. 30 déc. 1887.
Qu'il émane un chèque.				
J. M. Courtney, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce a l'appui "DT" 5, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 6422. Ministère des finances, Canada,

$50,500. Ottawa, 13 février 1888.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de Chas. A. Pipon, gérant de la banque de Molson, Toronto, pour la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, cinquante mille cinq cents piastres.

W. FITZGERALD,
Sous-ministre adjoint des finances.

Contresigné,

J. Patterson,
Pour l'*auditeur général.*

Marqué sur le recto: payé. Banque de Montréal, 17 février 1888, Ottawa.

Marqué sur le verso: A. B. Proderick, pour le gérant. Banque de Molson, février 1888, Toronto. A déposer au crédit de la banque de Montréal, Toronto.

N° 669. Cert. n° 2286. Montant, $70,500

Chas. A. Pipon, gérant,

Banque de Molson, Toronto, 4–8–87, 14–9–87.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut emaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, à compte du subside, O. C. 8 courant..... $50,500
J. D. Silcox et Cie, décompte..... 20,000

pour la somme de soixante-dix mille cinq cents piastres. $70,500

Imputable sur le subside aux chemins de fer.

Chemin de fer de Témiscouata	$50,500
Canal Murray—capital	20,000

J.P.

Marqué sur le recto : ministère des finances, 13 février 1888. Ex., C.C.G.

Finances.
Folio du grand-livre.
436–175.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDougall, *Aditeur général.*	6422.	Montréal.	$50,500	J. W. de C. O'Grady.
Qu'il émane un chèque.	6423.	do	20,000	
J. M. Courtney, *Sous-ministre des finances.*			$70,500	

Auditeur général, 13 février 1888, Canada.

Pièce à l'appui "DT" 6 ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 7291. Ministère des finances, Canada,

$33,000. Ottawa, 6 juin 1888.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-même, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, trente-trois mille piastres.

J. M. COURTNEY,
Sous-ministre des finances.

Contresigné,

Pour l'*auditeur général.*

Marqué sur le recto : banque de Montréal. Payé. 6 juin 1888. Ottawa.

Cert. n° 3287. Montant, $33,000.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, à compte du subside, O. C. 6 courant, pour la somme de trente-trois mille piastres.

J.M.C. J.P.
J. W. de C. O'GRADY.

Auditeur général, 6 juin 1888.

Finances.
Folio du grand-livre,
436.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. PATTERSON, *Auditeur général adjoint.*	7291.	Montréal.	$33,000.	
Qu'il émane un chèque.				
J. M. COURTNEY, *Sous-ministrs des finances.*				

Nous, la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, nommons par les présentes le gérant de la banque de Montréal, à Ottawa, notre procureur légal pour recevoir du receveur général du Canada ou de toute autre personne autorisée à les payer toutes somme ou sommes d'argent qui nous sont actuellement dues ou qui pourront à l'avenir nous devenir dues et payables par le gouvernement du Canada, et pour en donner un reçu ou des reçus.

Témoin le seing de notre président, à la Rivière-du-Loup, ce troisième jour de mars 1888 et le sceau constitutif de la compagnie.

A. R. McDONALD,
Président, Compagnie du chemin de fer de Témiscouata

Signé en présence de
E. W. CREAU, *secrétaire, Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.*

N.B.—Aucune addition aux termes imprimés de cette procuration ne sera permise.

Pièce à l'appui "DT" 7, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 7822. MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA.
$21,000. OTTAWA, 27 juillet 1888.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-mêmes, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, vingt-un mille piastres.

R. W. BAXTER,
Sous-ministre provisoire des finances.

Contresigné,
J. PATTERSON,
Auditeur général adjoint.

Marqué sur le recto : banque de Montréal. Payé. 27 juillet 1888. Ottawa.

Cert. n° 176. Montant, $21,000.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, à compte du subside, O. C. 25 courant, pour la somme de vingt-un mille piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.
Chemin de Témiscouata.
Ministère des finances, Canada, 27 juillet 1888.
Bureau de l'auditeur général, 27 juillet 1888. J. P.
R.W.B.

Finances.
Folio du grand-livre, 436.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. PATTERSON, Pour *l'auditeur général.*	7822.	Montréal.	$21,000.	C. A. ELIOT, pour le gérant. 27-7-88.
Qu'il émane un chèque. R. W. BAXTER, *S.-M. provisoire des finances.*				

Pièce à l'appui "DT" 8, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 8139. MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

$61,464. OTTAWA, 8 septembre 1888.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-mêmes, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, soixante-un mille quatre cent soixante-quatre piastres.

R. W. BAXTER,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,
J. L. McDOUGALL,
Auditeur général.

Marqué sur le recto : banque de Montréal, Ottawa. Payé le 8 septembre 1888.

Cert. n° 549. Montant, $61,464.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, ouvrage exécuté, O. C. 5 courant, pour la somme de soixante-un mille quatre cent soixante-quatre piastres.

Imputable sur le subside au chemin de fer de Témiscouata,
Subsides aux chemins de fer.

Ministère des finances, Canada, 8 septembre 1888.
Auditeur général, Canada, 8 septembre 1888.
R.W.B.

Finances.
Folio du grand-livre, 436.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	8139.	Montréal.	$61,464.	J. W. de C. O'GRADY.
Qu'il émane un chèque. J. M. COURTNEY, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce "DT" 9, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 8346. MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

$10,000. OTTAWA, 6 octobre 1888.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-même, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, dix mille piastres.

R. W. BAXTER,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,
J. PATTERSON,
Auditeur général provisoire.

Marqué sur le recto : banque de Montréal, Ottawa. Payé. 6 octobre 1888.

Cert. n° 776. Montant, $10,000.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, à compte du subside, O. C. 25 septembre dernier, pour la somme de dix mille piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer,
Chemin de fer de Témiscouata.

Ministère des finances, Canada, 6 octobre 1888.
Auditeur général, Canada, 5 octobre 1888.
R.W.B. J.W.

Finances.
Folio du grand-livre. 435.

J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
	8346.	Montréal.	$10,000.	J. W. de C. O'GRADY.
Qu'il émane un chèque.				
J. M. COURTNEY, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce à l'appui "DT" 10, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 3741.

MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

$59,006. OTTAWA, 27 novembre 1888.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-même, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, cinquante-neuf mille six piastres.

R. W. BAXTER,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,
J. PATTERSON,
Auditeur général provisoire.

Marqué sur le recto : banque de Montréal. Payé. Ottawa, 27 novembre 1888.

Cert. n° 1252. Montant, $59,006.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, à compte du subside, O. C. 23 courant, pour la somme de cinquante-neuf mille six piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.
Chemin de fer de Témiscouata.
Ministère des finances, Canada, 27 novembre 1888.
Auditeur général, Canada, 27 novembre 1888. J.P. R.W.B.

Finances.
Folio du grand-livre.
435.

J. L. McDougall, *Auditeur général.* Qu'il émane un chèque. J. M. Courtney, *Sous-ministre des finances.*	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
	8741.	Montréal.	$59,006.	C. A. Elliot, pour le gérant. 27-11-88.

Pièce à l'appui "DT" 11, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 9250.

Ministère des finances, Canada,

Ottawa, 1er février 1889.

$11,746.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-même, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, onze mille sept cent quarante-six piastres.

W. FITZGERALD,
Sous-ministre provisoire des finances.

Contresigné,
J. Patterson,
Auditeur général provisoire.

Marqué sur le recto : payé. Banque de Montréal, Ottawa.

Cert. n° 1874. Montant, $11,746.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, à compte du subside, O. C. 22 courant, pour la somme de onze mille sept cent quarante-six piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.
Ministère des finances, Canada, 1er février 1889.
Auditeur général, Ottawa, 31 janvier 1889.

Finances.
Folio du grand-livre.
436.

J. L. McDougall, *Auditeur général.*	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
Qu'il émane un chèque.	9250.	Montréal.	$11,746.	J. W. de C. O'Grady.
J. M. Courtney, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce à l'appui "DT" 12, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 1061. Ministère des finances, Canada, C. 3953.

Ottawa, 23 janvier 1890.

Banque de Toronto, Toronto.

Payez à l'ordre de la banque de Montréal, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, quatre mille trois cents piastres.

R. W. BAXTER,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,
J. L. McDougall,
Auditeur général.

Marqué sur le recto : 1047. Payé. N° 20. Payé.

Marqué sur le verso : banque de Montréal, Toronto. 24 janvier 1890. A déposer au crédit de la banque de Montréal, Toronto. C. Brough, gérant. A déposer au crédit de la banque de Montréal, Ottawa. F. Gundry, gérant.

N° 12667. Ministère des finances, Canada,

$70,000. Ottawa, 23 janvier 1892.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-même, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, soixante-dix mille piastres.

R. W. BAXTER,
Sous-ministre provisoire des finances.

Contresigné,
J. L. McDougall,
Auditeur général.

Marqué sur le recto : payé. Banque de Montréal, Ottawa. 23 janvier 1890.

Cert. n° 1743. Montant, $74,300.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, balance du subside, O. C. 15 janvier, pour la somme de soixante-quatorze mille trois cents piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.
Chemin de fer de Témiscouata, 48–9 Vic., chap. 58.

Ministère des finances, Canada, 23 janvier 1890.
Bureau de l'auditeur général, Canada, 22 janvier 1890
J. L. McD.

Finances.
Folio du grand-livre.
557.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDougall, *Auditeur général.*	1061.	Toronto.	$4,300.	J. M. de C. O'Grady.
Qu'il émane un chèque.	12667.	B. de M.	70,000.	
J. M. Courtney, *Sous-ministre des finances.*			$74,300.	

Pièce "DT" 13, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 1621. Ministère des finances, Canada,
$48,520. Ottawa, 17 décembre 1890.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-même, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, quarante-huit mille cinq cent vingt piastres.

R. W. BAXTER,
Sous-ministre provisoire des finances.

Contresigné,
E. D. Sutherland,
Pour l'*auditeur général.*

Marqué sur le recto : banque de Montréal. 17 décembre 1890. Payé. Ottawa.

Cert. n° 1336. Montant, $48,520.
Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, à compte du subside, embranchement de Saint-François, O. C. 5 courant, pour la somme de quarante-huit mille cinq cent vingt piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.

Chemins de fer de Témiscouata, 51 Vic., chap. 3.

Ministère des finances, 17 décembre 1890. R.W.B. E.D.S.

Finances.
Folio du grand-livre.
532.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDougall, *Auditeur général.*	16221	Montréal.	$48,520.	J. W. de C. O'Grady.
Qu'il émane un chèque.				
W. Fitzgerald, *Sous-ministre adjoint des finances.*				

Bureau de l'auditeur général, Canada, 16 décembre 1890.

Pièce à l'appui "DT" 14, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 16614. Ministère des finances, Canada,

$34,250. Ottawa, 20 janvier 1891.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-même, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, trente-quatre mille deux cent cinquante piastres.

R. W. BAXTER,
Pour le *sous-ministre des finances.*

Contresigné,
E. D. Sutherland,
Pour l'*auditeur général.*

Marqué sur le recto : Payé. Banque de Montréal, Ottawa, 26 janvier 1892. Second comptable.

Cert. n° 1621. Montant, $34,250.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, à compte de subsides, O. C. 16 courant, embranchement de Saint-François, pour la somme de trente-quatre mille deux cent cinquante piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.
Chemin de fer de Témiscouata, 51 Vic., chap. 3.

Ministère des finances, Canada, 20 janvier 1891.
Bureau de l'auditeur général, Canada, 20 juin 1891.
R.W.B. par E.D.S.

Finances,
Folio du grand-livre, 532.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
J. L. McDougall, *Auditeur général.*	16614.	Montréal.	$34,250.	J. W. de C. O'Grady.
Qu'il émane un chèque.				
J. M. Courtney, *Sous-ministre des finances.*				

Pièce à l'appui "DT" 15, pour la Couronne; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 19,441. MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA.

$13,395. OTTAWA, 9 octobre 1891.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-même pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, treize mille trois cent quatre-vingt-quinze piastres.

W. FITZGERALD,
Sous-ministre adjoint des finances.

Contresigné,
E. D. SUTHERLAND,
Pour l'auditeur général.

Marqué sur le recto: n° 20.

Cert. n° 614. Montant, $13,395.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, à compte du subside, O. C. 2 octobre, pour la somme de treize mille trois cent quatre-vingt-quinze piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.
Chemin de fer Témiscouata, 51 Vic., chap. 3.
Ministères des finances, Canada, 9 octobre 1891.
C.A.G.

Finances.
Folio du grand-livre, 535.

J. L. McDOUGALL, *Auditeur général.*	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
Qu'il émane un chèque.	19441	Montréal.	$13,395.	J. W. de C. O'GRADY.
J. M. COURTNEY, *Sous-ministre des finances.*				

Bureau de l'auditeur général, Canada, 8 octobre 1891.

Pièce à l'appui "DT" 16, pour la Couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

N° 20203. MINISTÈRE DES FINANCES, CANADA,

$41,435. OTTAWA, 23 décembre 1891.

A la banque de Montréal, Ottawa.

Payez à l'ordre de vous-même, pour la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, quarante et un mille quatre cent trente-cinq piastres.

M. G. DICKIESON,
Pour *le ministre des finances.*

Contresigné,

E. A. SUTHERLAND,
Pour *l'auditeur général.*

Marqué sur le recto : banque de Montréal, Ottawa. Payé, 23 décembre 1891.

Cert. n° 1306. Montant, $41,435.

Bureau de l'auditeur général.

Certifié qu'il peut émaner un chèque en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, quarante et un mille quatre cent trente-cinq piastres.

Imputable sur les subsides aux chemins de fer.
Chemin de fer de Témiscouata.
Ministère des finances, Canada, 28 décembre 1891.
C.A.G.

Finances.
Folio du grand-livre, 535.

	Chèque.	Banque.	Montant.	Reçu.
E. D. SUTHERLAND, Pour *l'auditeur général.*	20203	Montréal.	$41,435.	J. W. de C. O'GRADY.
Qu'il émane un chèque.				
M. G. DICKIESON, Pour *le sous-m. des finances.* E.D.S.				

Pièce " DT " 17, pour la Couronne ; produite le 20 décembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA.

ÉTAT des mandats et chèques apportés à Québec par M. Dickieson, en vertu d'une citation émise par la commission royale, relativement aux accusations portées contre sir A. P. Caron.

N° du mandat.	Mandat signé par, pour,		N° du chèque.	Banque.	Chèque signé par, pour,		Montant du chèque.	Date du chèque.
	Finances.	Audition.			Finances.	Audition.	$ c.	
669	W. Fitzgerald.....	J. L. McDougall....	1087	De Molson.....	R. W. Baxter.....	J. L. McDougall....	10,000 00	14 septembre 1887.
669	do	do	4905	De Montréal.....	do	do	45,946 00	do
863	do	do	5110	do	do	do	54,248 00	5 octobre 1887.
1499	do	do	5676	do	W. Fitzgerald	J. Patterson.....	44,806 00	29 novembre 1887.
1806	J. M. Courtney.....	do	5995	do	R. W. Baxter.....	do	11,184 00	31 décembre 1887.
2276	do	do	6422	do	W. Fitzgerald.....	do	50,500 00	13 février 1888.
3287	do	J. Patterson.....	7291	do	J. M. Courtney.....	do	33,000 00	6 juin 1888.
176	R. W. Baxter.....	do	7822	do	R. W. Baxter.....	do	21,000 00	27 juillet 1888.
549	J. M. Courtney.....	J. L. McDougall....	8139	do	do	J. L. McDougall....	61,464 00	8 septembre 1888.
776	do	do	8346	do	do	J. Patterson.....	10,000 00	6 octobre 1888.
1252	do	do	8741	do	do	do	59,006 00	27 novembre 1888.
1874	do	do	9250	do	W. Fitzgerald	do	11,746 00	1er février 1889.
1743	do	do	12667	do	R. W. Baxter.....	J. L. McDougall....	70,000 00	23 janvier 1890.
1743	do	do	1061	De Toronto.....	do	do	4,300 00	do
1336	W. Fitzgerald.....	do	16221	De Montréal.....	do	E. D. Sutherland....	48,520 00	17 décembre 1890.
1621	J. M. Courtney.....	do	16614	do	do	do	34,250 00	20 janvier 1891.
614	do	do	19441	do	W. Fitzgerald	do	13,395 00	9 octobre 1891.
1306	M. G. Dickieson....	E. D. Sutherland....	20203	do	M. G. Dickieson....	do	41,435 00	23 décembre 1891.

Pièce "LJ" 1, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL.

OTTAWA, 30 avril 1883.

L'honorable sir CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Ci-inclus la pétition de E. Beaudet, écuier, vice-président du chemin de fer du Lac Saint-Jean, que je vous prie de prendre en favorable considération.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

SIMON X. CIMON.

A sir CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer.

La pétition de la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean expose respectueusement:

Que conformément à l'Acte 45 Vic., chap. 14, il a été accordé à la pétitionnaire un subside de $384,000, soit au taux de $3,200 par mille du chemin de fer de la pétitionnaire, calculé sur une longueur estimée de 120 milles, qui est celle de la ligne depuis Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean;

Que votre pétitionnaire est informée que l'intention de l'exécutif était d'accorder le dit subside de $3,200 par mille sur toute la longueur du dit chemin depuis le dit endroit, Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, et que le chiffre de 120 milles fut inséré dans le budget comme étant la distance réelle entre les deux dits endroits que devait parcourir le dit chemin;

Qu'en réalité, la longueur exacte du dit chemin entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean est de 145 milles, et que par suite de l'erreur susdite, la pétitionnaire se trouverait à recevoir le dit subside pour une partie seulement du dit chemin, savoir, 25 milles de moins que sa longueur réelle;

Que la pétitionnaire est anxieuse de compléter au plus tôt la totalité de la dite ligne de chemin de fer, mais que la dite erreur est un sérieux obstacle à l'achèvement des négociations nécessaires à cet égard;

Que, de plus, des circonstances qui sont dernièrement survenues et la nature du terrain rendent presque indispensable la construction d'une ligne du dit chemin de fer depuis Saint-Ambroise jusqu'à la cité de Québec, indépendante de toute autre ligne, et que dans le cas où le dit subside serait rendu uniforme pour toute l'étendue du chemin de fer, savoir, pour la distance entre Saint-Raymond et Québec, environ trente milles, la pétitionnaire serait en état de construire la dite ligne indépendante à partir de Saint-Ambroise jusqu'à Québec et s'engagerait à la construire avec des pentes de 80 pieds au mille, au lieu de 132 pieds au mille, comme sur le chemin actuel;

Que cette amélioration ferait du dit chemin une voie de premier ordre et le rendrait indépendant des autres;

Que les deux sections forment un total de 55 milles et exigent un subside total de $176,000.

En conséquence, votre pétitionnaire, en vue des faits ci-dessus exposés, demande respectueusement une allocation.

Et elle ne cessera de prier.

E. BEAUDET,
Vice-président.

QUÉBEC, 25 avril 1883.

OTTAWA, 26 avril 1883.

Nous, soussignés, ayant considéré la pétition ci-dessus, l'approuvons par les présentes en tous points, la recommandons à l'attention favorable de l'exécutif, et demandons respectueusement que son objet soit accordé.

C. A. LESAGE,
SIMON X. CIMON,
J. A. GAGNÉ,
A. C. P. R. LANDRY,
J. DUVAL,
L. L. L. DESAULNIERS,
JOS. P. BORIE,
L. H. MASSUE,
G. A. GIROUARD, et 29 autres.

Sir LEONARD L. TILLEY,
Ministre des finances,
Ottawa.

MONSIEUR,—Ci-inclus la pétition de M. E. Beaudet, vice-président du chemin de fer du Lac Saint-Jean, que je vous prie de prendre en favorable considération.

Je demeure, monsieur, votre dévoué serviteur, etc., etc.

SIMON X. CIMON.

M. A. P. BRADLEY, OTTAWA, 1er mai 1883.
Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur, d'après les instructions de sir Leonard Tilley, de vous transmettre sous ce pli la pétition de M. E. Beaudet, vice-président du chemin de fer du Lac Saint-Jean, demandant que l'acte de la dernière session, 45 Vic., c. 14, qui accorde un subside au chemin de fer, soit modifié en accordant la somme additionnelle de $176,000, pour les raisons que la ligne, lorsqu'elle sera terminée, aura 25 milles de plus qu'il n'avait été estimé, et qu'il est nécessaire de construire un embranchement de 30 milles de plus.

Sir Leonard désire que le ministre des chemins de fer prenne la chose en considération.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. M. COURTNEY.

Pièce à l'appui "LJ" 2, pour la Couronne ; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET DU LAC SAINT-JEAN.

M. A. P. BRADLEY, QUÉBEC, 4 mai 1883.
Secrétaire, ministère des chemins de fer,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous cette enveloppe un devis du chemin de fer que cette compagnie est à construire, ainsi qu'un certificat de l'ingénieur en chef, à l'effet que la section pour laquelle on demande maintenant le paiement d'une partie des subsides est une moyenne raisonnable quant à la somme d'ouvrage et au coût de tout le chemin. Je vous envoie aussi par l'express un tracé du plan de la situation de la ligne, depuis Saint-Raymond jusqu'au Lac Saint-Jean, ainsi qu'un tracé du profil de cette ligne,

l'un et l'autre approuvés par l'ingénieur en chef de la province de Québec, d'après les instructions duquel l'arpentage a été fait. M. W. W. Baby ira vous voir pour signer le contrat nécessaire.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. G. SCOTT,

"A" *Secrétaire.*

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN—DEVIS.

1. Le chemin de fer n'aura qu'une voie d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, avec les garages nécessaires.

2. Les alignements, rampes et courbes seront les meilleurs que permettra la configuration du terrain. Le maximum des rampes de la ligne-mère n'excédera pas cent six pieds par mille, sauf deux exceptions, vers le douzième mille à partir de Saint-Raymond, et près du lac Saint-Jean, où l'on pourra pratiquer des rampes de 118 pieds par mille, et le minimum des courbes n'aura pas moins de 717 pieds, ou 8° de rayon, à l'exception de deux courbes brusques de 600 pieds de rayon, vers le 86e mille.

3. Dans toutes les sections boisées, le sol sera défriché sur une largeur d'au moins trente-trois pieds de chaque côté de l'axe de la ligne, toutes les broussailles et troncs d'arbres seront complètement brûlés, et on n'en jettera point sur les terrains contigus.

4. Toutes les souches seront arrachées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur, ou des remblais de moins de deux pieds d'épaisseur.

5. Toutes les souches seront rasées là où les remblais seront de moins de quatre pieds et de plus de deux pieds de hauteur.

6. Quand il traversera des établissements, le chemin de fer sera bordé de clôtures conformes à la loi, faites solidement.

7. On établira des passages à niveau avec fosses à bestiaux et enseignes, partout où il en sera besoin.

8. La largeur des tranchées au niveau des remblais sera de vingt pieds; et celle des remblais, de quinze pieds.

9. On établira un bon système de drainage, soit par des fossés à ciel ouvert ou par des drains souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres structures seront de dimensions et d'une solidité amplement suffisantes pour les fins projetées. Les piles et les culées des grands ponts et ponceaux seront en maçonnerie massive de moellons ou en fer, construites avec des matériaux durables et appropriés, d'une nature bien permanente, et qui égale en tous points essentiels les meilleurs ouvrages du même genre excutés en semblables travaux de chemin de fer au Canada.

11. Les rails seront en acier, du poids de cinquante-six livres par verge linéaire d'une coupe approuvée, munis d'éclisses ou manchons du meilleur modèle.

12. La chaussée sera bien balastée avec du gravier net ou autres matériaux appropriés.

13. La compagnie établira des facilités de garage suffisantes, autant qu'il sera nécessaire pour les besoins du trafic.

14. La compagnie fournira autant de matériel roulant qu'il faudra pour les opérations de la ligne, avec stations et aménagements de terminus, y compris des remises à locomotives, plaques tournantes, ateliers, machines, etc.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN, J. G. SCOTT,

QUEBEC, 30 avril 1883. *Secrétaire.*

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

Québec, 30 avril 1883.

Je certifie par les présentes que la section des dix milles de chemin actuellement en voie de construction, au nord de Saint-Raymond, représente assez bien en moyenne toute la ligne entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean.

Aussi, que l'inspection a été faite d'après les instructions et l'avis de A. L. Light, écr, ingénieur des chemins de fer du gouvernement pour la province de Québec.

JAMES CADMAN,
Ingénieur.

Pièce "L J 3," pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire de la commission royale.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 7 juin* 1883.

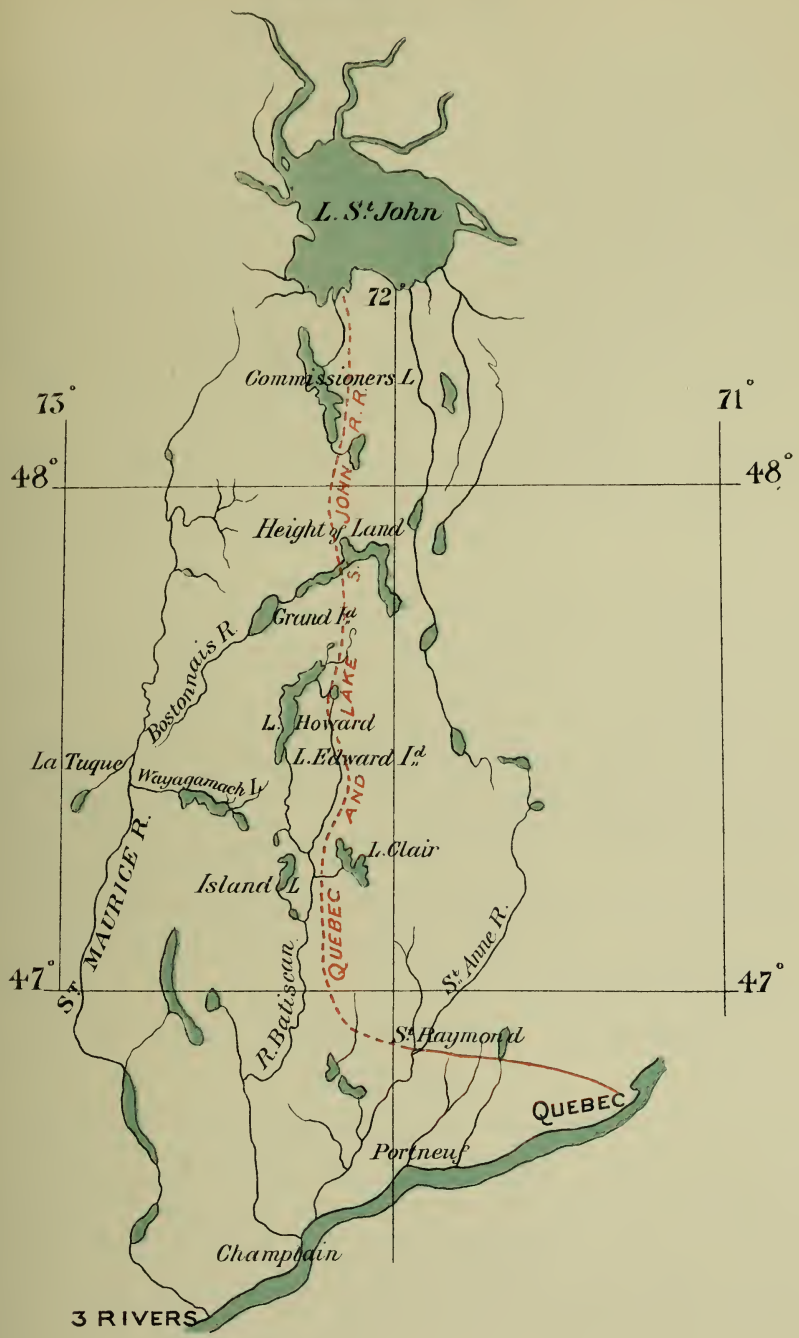
Vu un rapport daté du 17 mai 1883, du ministre des chemins de fer et canaux, lequel expose que par un acte passé à la dernière session, 45e Victoria, chapitre 14, pouvoir a été donné d'allouer une subvention pour la construction d'une ligne de chemin de fer de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, cette subvention ne devant pas dépasser $3,200 par mille, ni en totalité $384,000.

Le ministre représente que par un arrêté du conseil en date du 23 mars dernier, autorisation a été donnée de passer contrat avec la compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, en vue de sa subvention sous l'autorité de l'acte susdit. Cependant, il n'a pas encore été signé de contrat. Le ministre représente de plus qu'à la date du 25 avril dernier, la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean a fait des représentations comportant que si le susdit acte a dûment pourvu aux points terminaux de la ligne subventionnée, l'estimation faite de la distance que son chemin projeté doit traverser est erronée, et le montant insuffisant, cette distance étant, affirme-t-elle, de 145 milles, au lieu de 120 milles, distance portée dans l'acte. Elle demande en conséquence qu'il soit accordé une subvention additionnelle qui couvre la différence.

Le ministre, reconnaissant que l'intention de l'acte était d'octroyer une subvention pour toute la distance, recommande qu'on demande l'approbation du parlement pour la concession d'une nouvelle subvention à cette compagnie en sus de celle établie par l'acte 45 Victoria, chapitre 4, cette nouvelle subvention devant être de $3,200 par mille, pour une distance additionnelle de 25 milles, ne devant pas dépasser la somme de quatre-vingt mille piastres ($80,000). Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

EXHIBIT L.J.3.



SKETCH SHEWING APPROXIMATE ROUTE OF QUEBEC AND LAKE ST JOHN RY

Pièce "L J 4," pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire de la commission royale.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 18 *août* 1883.

Vu un mémoire daté du 13 août 1883, du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, lequel représente qu'à la date du 23 mars dernier il a été rendu un arrêté du conseil autorisant le ministre des chemins de fer et canaux, dans le cas où un certain bill alors présenté à la législature de la province de Québec deviendrait loi, bill ayant en vue la modification et la refonte de divers actes relatifs à la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, à conclure une convention avec cette compagnie relativement à la construction de cette partie de sa ligne entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et à la concession de la subvention à cet effet sanctionnée par l'acte du gouvernement fédéral passé à la session précédente, et que, avec un ou deux légers changements, le bill en question est devenu loi comme acte provincial 46 Victoria, chapitre 88.

Le ministre, maintenant, recommande qu'il soit donné approbation aux plans et devis annexés au projet ci-joint d'une convention qu'il propose de faire avec cette compagnie, ainsi qu'aux dates d'achèvement proposées comme suit, savoir : Pour l'achèvement des travaux jusqu'à un point près de l'extrémité sud de l'île du lac Edouard le 31 décembre 1885, et pour l'achèvement des travaux jusqu'au lac Saint-Jean le 25 mai 1887, ce qui est la limite extrême accordée par l'acte fédéral 46 Victoria, chapitre 25 ; et de plus, qu'il soit autorisé à conclure au nom du gouvernement une convention avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise et le paiement des subventions séparément approuvées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, en conformité du susdit projet ci-joint.

Le comité donne son adhésion aux recommandations qui précèdent, et les soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET DU LAC SAINT-JEAN.

PLAN ET DEVIS.

1. Le chemin de fer n'aura qu'une voie d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, avec les garages nécessaires.

2. Les alignements, rampes et courbes seront les meilleurs que permettra la configuration du terrain. Le maximum des pentes de la ligne-mère n'excédera pas cent six pieds par mille, sauf deux exceptions, vers le 12me mille à partir de Saint-Raymond, et près du lac Saint-Jean, où l'on pourra pratiquer des rampes de 118 pieds par mille, et le maximum des courbes n'aura pas moins de 717 pieds, de rayon, à l'exception de deux courbes brusques de 600 pieds de rayon, vers le 86e mille.

3. Dans toutes les sections boisées, le sol sera défriché sur une largeur d'au moins trente-trois pieds de chaque côté de l'axe de la ligne, toutes les broussailles et troncs d'arbres seront complètement brûlés, et on n'en jettera point sur les terrains contigus.

4. Toutes les souches seront arrachées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur, ou des remblais de moins de deux pieds d'épaisseur.

5. Toutes les souches seront rasées là où les remblais seront de moins de quatre pieds et de plus de deux pieds de hauteur.

6. Quand il traversera des établissements, le chemin de fer sera bordé de clôtures conformes à la loi, faites solidement.

7. On établira des passages à niveau avec fossés à bestiaux et enseignes, partout où il en sera besoin.

8. La largeur des tranchées au niveau des remblais sera de vingt pieds, et celle des remblais, de quinze pieds.

9. On établira un bon système de drainage, soit par des fossés à ciel ouvert ou par des drains souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres structures seront de dimensions et d'une solidité amplement suffisantes pour les fins projetées. Les piles et les culées des grands ponts et ponceaux seront en maçonnerie massive de moellons ou en fer, construites avec des matériaux, durables et appropriés, d'une nature bien permanente, et qui égalent en tous points essentiels les meilleurs ouvrages du même genre exécutés en semblables travaux de chemin de fer au Canada.

11. Les rails seront en acier, du poids de cinquante-six livres par verge linéaire, d'une coupe approuvée, et munies d'éclisses ou manchons du meilleur modèle.

12. La chaussée sera bien balastée avec du gravier net ou autres matériaux appropriés.

13. La compagnie établira des facilités de garage suffisantes, autant qu'il sera nécessaire pour les besoins du trafic.

14. La compagnie fournira autant de matériel roulant qu'il faudra pour les opérations de la ligne, avec stations et aménagements de terminus, y compris des remises à locomotives, plaques tournantes, ateliers, machines, etc.

J. G. SCOTT,
Secrétaire.

Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.
Québec, 30 avril 1883.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

QUÉBEC,

CONVENTION faite et passée ce jour de en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-trois.

Entre la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean d'une part, et Sa Majesté la reine Victoria, à ce représentée par le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, d'autre part :

Fait foi : Considérant que dans et par un acte passé dans la session du Parlement du Canada, tenue en la quarante-cinquième année du règne de Sa Majesté, étant le chapitre quatorze, et intitulé : " Acte autorisant le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées," il est, entre autres choses, décrété que " il sera loisible au gouverneur en conseil d'accorder pour la construction d'un chemin de fer de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas trois mille deux cents piastres par mille ni excédant en tout trois cent quatre-vingt-quatre mille piastres, la dite subvention devant être accordée à telle compagnie qui sera approuvée par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elle est en mesure de terminer le dit chemin de fer dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, cette subvention sera payable par versements, lors de

l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par le rapport du dit ministre des chemins de fer et canaux, pourvu toujours que l'octroi de cette subvention soit subordonnée à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

Et considérant que la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean a été régulièrement approuvée par le gouverneur en conseil, et a établi, à sa satisfaction, qu'elle est en mesure de terminer le dit chemin de fer dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil ;

Et considérant que le gouverneur en conseil a dûment approuvé les plans et devis ci-annexés, marqués "A ;"

Et considérant que par un acte passé à la session du parlement tenue dans la quarante-sixième année du règne de Sa Majesté, et intitulé : "Acte à l'effet d'autoriser le paiement de subventions pour la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées," il est, entre autres choses, décrété qu'il sera loisible au gouverneur en conseil d'accorder à la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean pour vingt-cinq milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas trois mille deux cents piastres par mille, et ne dépassant pas en totalité quatre-vingts mille piastres, en sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze (ci-dessus mentionné), le dit chemin de fer devant être commencé dans les deux ans à compter du premier juillet prochain et terminé dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de la passation du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité des plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue par la compagnie avec le gouvernement; la dite subvention sera payable à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre. Pourvu toujours que l'octroi de cette subvention soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la ligne ainsi subventionnée, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

A ces causes la présente convention fait foi que, en considération des dites subventions à être payées de la manière susdite, "La Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean convient avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, de ce qui suit, savoir :

1. Que la compagnie devra faire, bâtir, construire et achever, et fera, bâtira, construira et achèvera bien, fidèlement et exactement une ligne de chemin de fer de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dont les points ainsi que la route et le tracé approximatifs, sont indiqués sur la carte ci-annexée, marquée "B," de même que tous les ponts, ponceaux et ouvrages s'y rattachant, et bâtira, construira et achèvera les dits chemins de fer, ponts, ponceaux, travaux et tous ouvrages du génie, soit sur la ligne soit pour dresser des plans ou faire d'autres ouvrages de bureau, à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2. Que la compagnie devra tracer et construire, et tracera et construira la dite ligne de chemin de fer en suivant une direction aussi droite qu'il sera possible entre Saint-Raymond et le Lac Saint-Jean, ne faisant que les déviations qui paraîtront absolument indispensables pour éviter de graves obstacles aux travaux du génie et qui seront permises par le gouverneur en conseil.

3. Que les pentes et alignements seront les meilleurs que permettra la configuration du terrain, en conformité du susdit devis ci-annexé, marqué "A."

4 Que la compagnie devra fournir et fournira des profils, plans et mémoires de quantités de toute la ligne du chemin de fer, par sections de dix milles, et qu'avant le commencement des travaux sur toute section de dix milles, ces profils, plans et mémoires de quantités seront approuvés par le gouverneur en conseil, et qu'avant qu'il soit fait des paiements, la compagnie fournira tels autres états qu'on jugera nécessaires pour établir à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux la valeur des travaux exécutés par rapport à ceux qui resteront à faire.

5. La compagnie commencera les travaux compris dans la présente convention dans les trois mois de la date de celle-ci, et les achèvera comme suit, savoir : A partir de quelque point de sa ligne existante jusqu'à un point près de l'extrémité sud de l'île du lac Edouard, vers le trente et unième jour de décembre A.D. mil huit cent quatre-vingt-cinq, et de là jusqu'à un point près du lac Saint-Jean, vers le vingt-cinquième jour de mai A.D. mil huit cent quatre-vingt-sept, avec l'entente que le délai ainsi fixé est important et de l'essence de la présente convention.

6. Que la compagnie, à et après l'achèvement de la ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, les tiendra et maintiendra, réellement et fidèlement, ainsi que le matériel roulant qu'ils nécessiteront, en bon ordre quant à leur fonctionnement et à leur exploitation, et qu'elle les exploitera fidèlement et sans interruption.

7. Que la compagnie bâtira, construira et achèvera sous tous rapports la ligne de chemin de fer et les travaux s'y rattachant en conformité du devis ci-annexé marqué "A," et sur un tracé qui sera approuvé par le gouverneur en conseil.

8. Que l'octroi de la dite subvention sera subordonné à telles conditions que pourra prescrire le gouverneur en conseil, pour assurer des droits de circulation ou des conventions de tarif et autres droits propres à donner toutes les facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille à tous les chemins de fer en correspondence avec la dite ligne de chemin de fer.

9. Et que la ligne de chemin de fer et les travaux s'y rattachant, de même que toutes les immunités, droits, privilèges, biens meubles et immeubles, de toute espèce, seront, à l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, la propriété de la compagnie.

10. Et il est expressément convenu et entendu par les présentes que la créance due au ministère des douanes de Sa Majesté par la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean sera remboursée à Sa Majesté à même le montant de la subvention ci-dessus mentionnée.

En foi de quoi la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean a fait apposer son sceau de corporation aux présentes et les a fait signer par son président, et le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux y a

apposé sa signature et a fait apposer le sceau du ministère des chemins de fer et canaux, et les a fait contresigner par le secrétaire du dit département.

Signé par le président de la dite compagnie, le sceau de corporation de la compagnie y ayant été apposé en présence de	
Signé et scellé par le ministre intérimaire et par le secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux, en présence de	*Ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.*

Pièce "L J 5," produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire de la commission royale.

PÉTITION.

A l'honorable A. P. Caron,
Ministre de la milice et de la défense,
Député du comté de Québec.

Les soussignés, habitants de la paroisse de Saint-Gabriel-Ouest, dans le comté de Québec, représentent respectueusement : Que par le changement du tracé du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, au nord de la rivière Jacques-Cartier, par lequel ont été abandonnés dix milles de l'ancien chemin, de cette rivière à Gosford, pour avoir une ligne plus courte jusqu'à Saint-Raymond, une très nombreuse population qui habite sur le parcours de l'ancienne ligne, et se compose d'environ 1,000 personnes, se trouve privée des avantages dont elle aurait joui si l'ancien tracé avait été conservé, savoir : d'un mode facile de communication avec la ville de Québec, et d'un moyen d'utiliser les riches forêts de bois franc qui existent dans les limites de ces dix milles, de cette rivière à Gosford, et qui, avec le chemin de fer, donneraient de l'ouvrage à un grand nombre de gens.

La chaussée de l'ancien chemin de fer est encore en bon ordre, et vos pétitionnaires croient savoir que si l'on pouvait se procurer les rails, la compagnie du chemin de fer serait prête à les poser et à ouvrir les dix milles à la circulation.

C'est pourquoi vos pétitionnaires vous prient de vouloir bien présenter leur pétition au gouvernement, et demander qu'il soit voté une subvention pour cet embranchement; ou à défaut de cela, que le gouvernement consente à donner ou louer à la compagnie dix milles des vieux rails qui ne servent plus sur le chemin de fer Intercolonial.

J. ISRAEL TARTE,
NAP. TARTE,
ULRIC GAUVREAU, J.P.
PAT. HAYES, et 31 autres.

Pièce "L J" 6, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire de la commission royale.

A. P. BRADLEY, écr,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—Dans mon rapport du 8 du mois dernier sur les travaux exécutés sur la première section de dix milles du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, je disais ne pas être alors en mesure de donner une opinion sur la valeur proportionnelle des travaux de cette section comparés à ceux de toute la ligne.

Depuis cette date, la compagnie a fourni, par lettres du 2 novembre, n° 32643, et du 8 novembre, n° 32691, assez de renseignements quant aux quantités de cette section et à celle de toute la ligne entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, pour me justifier de dire que je considère les travaux de la première section de dix milles comme représentant assez bien la moyenne de tous les travaux entrepris. Et, en conséquence, j'ai l'honneur de recommander le paiement de la subvention de $3,200 par mille pour cette section, n° 1, laquelle s'élève à la somme de $32,000.

Votre obéissant serviteur,
THOMAS RIDOUT.

Pièce "L J" 7, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire de la commission royale.

MINISTÈRE DES DOUANES, CANADA,

OTTAWA, 16 novembre 1883.

A. P. BRADLEY, écr,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Au sujet de la question de la subvention au chemin de fer du lac Saint-Jean, et de la réclamation de ce département contre MM. Withal et Ross, l'entente à laquelle on en est venu est que le montant à lui dû sera déduit du premier paiement fait sur cette subvention. Voici les détails :

Billet daté du 4 décembre 1880, pour...	$5,707 30	
Intérêt sur le même jusqu'à date.....	1,009 47	
		$6,716 77
Billet daté du 29 mai 1882, pour.....	$975 00	
Intérêt sur le même jusqu'à date.....	85 75	
		1,060 75
		$7,777 52

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. JOHNSON,
Commissaire.

Pièce "L J" 8, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892

GUS. HAMEL,
Secrétaire de la commission royale.

MINISTÈRE DES DOUANES, CANADA,

OTTAWA, 17 novembre 1883.

A. P. BRADLEY, écr,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—A propos de ma communication d'hier, présentant la réclamation de ce département contre MM. Withal et Ross, j'ai l'honneur de la retirer comme inexacte, les chiffres du premier item n'étant pas donnés correctement.

Ce qui suit est la réclamation rectifiée, savoir:

Billet daté du 4 décembre 1883, pour.....	$5,593 30	
Intérêt sur le même jusqu'au 16 du courant.	990 25	
		$6,583 55
Billet daté du 29 mai 1882, pour.....	$975 00	
Intérêt sur le même jusqu'au 16 du courant.	85 90	
		1,060 90
		$7,644 45

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. JOHNSON,
Commissaire.

Pièce "L J" 9, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire de la commission royale.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 15 *novembre* 1883.

Vu un mémoire daté du 12 novembre 1883, du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, exposant que par une convention conclue avec la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean le 4 septembre dernier, sanctionnée au préalable par un arrêté du conseil du 18 août, des dispositions ont été prises pour le paiement d'une subvention de $3,200 par mille pour la construction de sa ligne entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, autorisée par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 45 Victoria, chapitre 14, et que par une clause de la dite convention ce paiement doit se faire par versements à l'achèvement de chaque section d'au moins dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée par rapport à celle de l'ensemble de l'entreprise, laquelle sera établie par le rapport du ministre des chemins de fer et canaux.

Le ministre représente que, sur demande de la compagnie, il a été fait une inspection des premiers dix milles du chemin de la dite ligne subventionnée par les employés compétents de ce département, dont le rapport en date du 8 du mois dernier, atteste que les travaux ont été exécutés d'une

manière satisfaisante et sont bien de la qualité voulue par la convention faite entre la compagnie et le gouvernement.

Que l'ingénieur inspecteur n'était pas à cette date en possession des renseignements nécessaires pour estimer la valeur proportionnelle de cette section.

La compagnie a cependant donné, le 5 du courant, les renseignements en question, et le 10 du courant l'ingénieur a fait rapport que les données fournies quant aux quantités pour cette section et à celles pour toute la ligne entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean sont suffisantes pour le justifier de considérer les travaux de la première section de dix milles comme représentant assez bien la moyenne de tous les travaux entrepris. Là-dessus l'ingénieur en chef a conseillé le paiement de la subvention de $3,200 par mille pour cette section.

En conséquence, le ministre recommande qu'autorisation soit donnée pour le paiement de la subvention de $3,200 par mille pour cette distance de dix milles, soit un total de $32,000.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "L J" 10, pour la Couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUS. HAMEL,
Secrétaire de la commission royale.

MINISTÈRE DES DOUANES,

OTTAWA, 21 novembre 1883.

A. P. BRADLEY, écr,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre d'hier, au sujet d'une déduction de $7,644.45 de la première estimation relative au chemin de fer du Lac Saint-Jean, et de vous demander de faire émettre un chèque en faveur de ce département pour le montant susmentionné.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. G. PARMELEE,
Comptable.

Pièce "L J" 11, pour la Couronne ; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire de la commission royale.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

A l'honorable QUÉBEC, 26 janvier 1884.
SIR CHARLES TUPPER, C.C.MG., C.B.,
Ministre des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—Je suis chargé par la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, de demander respectueusement qu'il plaise au gouvernement de prendre les moyens nécessaires pour compléter la subvention accordée

à ce chemin de fer par la législation de 1882 et 1883, de façon à couvrir tout le parcours qu'elle se propose de construire.

Voici le montant qu'il faut pour cet objet :—

1. Pour couvrir la première section du chemin, 32 milles, à partir de Saint-Raymond jusqu'à la jonction du chemin de fer de la Rive-Nord, maintenant achevée, et 4 milles à partir de cette jonction jusque dans la cité de Québec, encore à construire—soit 36 milles à $3,200.....	$115,200
2. Pour une ligne d'embranchement à construire depuis l'île du lac Edouard jusqu'à la Tuque, tête de navigation de la rivière Saint-Maurice—soit 30 milles, à $3,200.....	96,000
3. Pour une ligne d'embranchement à partir du lac Saint-Jean jusqu'à Chicoutimi, ou à Saint-Alphonse, à la tête de la navigation de la rivière Saguenay—soit 60 milles, à $3,200.....	192,000
Total..... .....126 milles.....	$403,200

A l'appui de cette demande, je représente respectueusement :—

Premièrement.—La législation des sessions précédentes a omis d'établir une subvention pour la première section, alors en voie de construction. Cette section est encore loin d'être terminée. Il faut encore une forte somme d'argent pour prolonger la ligne dans la cité de Québec, ainsi que pour acheter du terrain et y construire une station et des bâtiments de terminus, des ateliers et facilités de quaiage. Ces améliorations et des travaux additionnels sur cette partie de la première section qui est actuellement en opération, sont d'une nécessité immédiate, et sont tout à fait essentiels au succès et à l'exploitation satisfaisante du chemin. La compagnie se voit dans cette position qu'elle a épuisé tous les moyens qu'elle avait à sa disposition pour cette section, tandis que ces travaux importants sont encore à faire. De là résulte qu'il est nécessaire, comme le représente respectueusement la compagnie, que cette partie de la ligne soit subventionnée par le gouvernement fédéral, comme elle l'a été par la province et la cité de Québec.

Deuxièmement.—La construction d'une ligne d'embranchement jusqu'à la Tuque donnera une communication par chemin de fer au quartier général de tout le commerce de bois du territoire du Saint-Maurice ; mettra directement en rapport avec les 60 milles de navigation de la rivière Saint-Maurice; et ouvrira à la colonisation la région du haut du Saint-Maurice et la fertile vallée de la rivière Croche.

Troisièmement.—L'embranchement jusqu'à Chicoutimi est un des points les plus importants de tout le système. Il donnera une communication avec la tête de la navigation par vapeurs et paquebots transatlantiques sur la rivière Saguenay. Il offrira un débouché à la ville rapidement grandissante de Chicoutimi, qui est la principale du territoire du Saguenay, déjà constituée en siège épiscopal, et qui possède nombre d'importantes industries. Cette ville est à près de 200 milles de Québec, et en hiver ses habitants n'ont pas d'autre moyen de communication qu'une abrupte route charretière sur les montagnes. Cet embranchement donnera aussi un débouché à une population de plus de 20,000 âmes, maintenant établie dans cette partie du territoire.

Les directeurs savent bien que les exigences ci-dessus peuvent, à première vue, paraître excessives, mais il faut, pour le succès futur de l'entreprise, que

ce nombre de milles soit construit, sinon, les résultats avantageux qu'elle est destinée à avoir seront considérablement amoindris. Afin d'obtenir le capital voulu, il est nécessaire que tout le système, tous les embranchements, de même que la ligne-mère, soit couvert par des subventions législatives, de façon qu'une seule opération financière assure la construction du tout. D'un autre côté, on ne doit pas oublier que si la longueur à construire est considérable, le territoire à ouvrir à la colonisation est immense aussi. Il n'y en a qu'une partie qui soit déjà connue, mais même cette partie, à en juger par les rapports officiels les plus récents, embrasse une zone des meilleures terres arables qui suffiraient à faire vivre une population de trois quarts de million.

Les directeurs sont convaincus que, comme le gouvernement a obtenu un succès si marqué en s'assurant, en si peu de temps, les moyens d'établir rapidement le grand Nord-Ouest, il n'hésitera point à répondre aux vues de la compagnie, et à créer ainsi un système important de chemins de fer qui colonisera promptement au Nord-Est un territoire qui ne le cède qu'à celui-là en importance.

J'ai l'honneur d'être, sir Charles,
Votre obéissant serviteur,
J. G. SCOTT,
Secrétaire.

LE LAC SAINT-JEAN ET LE GRAND NORD-EST.

Les pages qui suivent sont destinées à donner des renseignements sur une partie du Canada aujourd'hui comparativement inconnue, mais qui, grâce à la fertilité de son sol, à la richesse de ses forêts et à son climat tempéré, doit incontestablement devenir une des régions les plus populeuses et les plus progressives du pays.

Le territoire en question s'étend à partir de la tête de navigation de la rivière Saguenay, à Chicoutimi, jusqu'à la frontière septentrionale de la province de Québec, distance de 220 milles, et des sources des eaux qui tombent dans le lac Saint-Jean, de l'est, à la rivière Saint-Maurice, embrassant la vallée de la rivière Batiscan, distance de 200 milles, le tout formant une superficie de 44,000 milles carrés, soit environ 28,000,000 d'acres.

On connaît relativement peu de chose de cette grande région, à l'exception de la vallée du lac Saint-Jean, qui, dans ces dernières années, s'est colonisée avec une grande rapidité, et compte aujourd'hui une population d'à peu près 32,000 âmes. On peut apprécier la valeur et l'étendue de cette partie connue du territoire, en consultant le rapport officiel ci-joint du sous-commissaire des terres de la couronne de la province de Québec, lequel montre que même cette zone limitée contient 3,000,000 d'acres de la meilleure terre arable, ce qui dépasse en étendue tout le sol défriché des deux provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, qui fait subsister une population de trois quarts de million.

M. Dumais, arpenteur provincial, dit de cette partie du territoire comprise dans la région du Saint-Maurice :—

"Le sol de la vallée de la rivière Croche est riche. Un terrain plat, de près d'un demi-mille de largeur, couvert d'une végétation luxuriante où prédominent l'orme et le frêne, s'étend de chaque côté de la rivière sur une distance d'au moins cinquante milles. On y voit échelonnés plusieurs établissements où se font d'abondantes récoltes de foin et d'avoine.

"Ces rivières sont toutes bien boisées; le pin se trouve tout le long de la route depuis le township de Charlevoix, sur le lac Saint-Jean, jusqu'à La Tuque. La rivière Croche est riche en pin de la meilleure qualité. M. Hall y fait 25,000 billots par an, et sur ce pied là il y a un approvisionnement pour nombre d'années à venir.

"A présent, en tenant compte des explorations passées que nous avons faites et de celle que nous venons de terminer, le contraste est rassurant : je vois maintenant une descente aisée, n'offrant guère d'obstacle, vers le Saint-Laurent, laquelle côtoie ces montagnes et ces précipices que nous avions coutume de regarder comme étant notre seul passage praticable. Nous voyons aussi un territoire peu accidenté, propre à la culture, et couvert de magnifique bois de service, avec toutes les facilités de transport; territoire qui peut recevoir et faire vivre une population de plusieurs milliers d'âmes ; de nombreuses chutes d'eau semées çà et là pour l'utilité et l'industrie de cette population ; territoire qui permettra le tracé d'un chemin de fer à plus de mille pieds plus bas que le tracé antérieur, et qui, par-dessus tout, traverse une région fertile, à laquelle il ne faut, pour devenir riche et prospère, que des bras pour l'exploiter."

Les régions du Saguenay et du Saint-Maurice sont déjà le théâtre de grandes exploitations forestières, qu'on estime à 60,000,000 de pieds, mesure de planche, par année, ce qui équivaut à un quart environ de toutes les exportations de bois de sciage du port de Québec.

La section colonisée de cet immense territoire, comprenant une partie de la vallée du lac Saint-Jean, ainsi que son climat, son sol et ses productions, sont bien décrits dans la lettre ci-annexée de M. E. A. Panet, qui a visité la région en 1883, et qui témoigne des magnifiques récoltes de blé et autres céréales faites sur ses terres fertiles, de la grande valeur de ses produits de laiterie, comme le prouve l'établissement récent d'un certain nombre de beurreries et de fromageries, et de son excellent climat, le même, dit-il, que celui de Montréal.

Le seul désavantage dont souffre aujourd'hui ce district est l'absence de moyens de communication. On est en bonne voie de surmonter cet inconvénient par la construction d'un chemin de fer—le Québec et Lac Saint-Jean—plus particulièrement décrit dans le rapport ci-joint de M. A. L. Light, I.C., (à sir Charles Tupper), qu'on construit actuellement de Québec au lac Saint-Jean, et qui sera mis en rapport par des lignes d'embranchement avec La Tuque, tête de la navigation à vapeur de la rivière Saint-Maurice, et avec Chicoutimi, tête de la navigation océanique sur la rivière Saguenay.

La première section de ce chemin de fer de Québec à Saint-Raymond—36 milles—est en opération depuis 1882, et a eu pour effet l'établissement de moulins, exploitations forestières et d'autres industries, d'encourager la colonisation à un point qui dépasse de beaucoup l'attente de ceux qui en ont été les promoteurs, et de faire augurer de grands résultats de l'achèvement de toute l'entreprise. Une autre section de dix milles est prête pour la circulation des trains, les travaux avancent sur 10 autres milles, et la totalité de la ligne-mère jusqu'au lac Saint-Jean est donnée à forfait par contrat.

Le parcours total qu'on se propose de construire est comme suit :—

Ligne-mère, de Québec au lac Saint-Jean.....	175 milles
Embranchement de la rivière Batiscan à La Tuque	30 "
Embranchement du lac Saint-Jean à Chicoutimi.....	60 "
" " à Saint-Pierre.....	20 "
	285 milles.

Voici quelles sont les subventions allouées à l'entreprise :—

Province de Québec, $5,000 par mille pour 170 milles de la ligne-mère.....	$850,000
Province de Québec, 5,000 acres de terre par mille pour 170 milles de la ligne-mère.	
Puissance du Canada, $3,200 par mille pour la ligne-mère au nord de Saint-Raymond.....	464,000
Cité de Québec, $2,500 par mille.....	450,000
Comté de Chicoutimi n° 2 (lac Saint-Jean).....	100,000
Total.....	$1,864,000

et 850 acres de terre.

On espère que ces subventions se développeront de manière à couvrir la totalité du parcours qu'on a dessein de construire. En jetant un coup d'œil sur la carte ci-jointe on verra les avantages et le but de la construction des embranchements. L'embranchement du lac Saint-Jean à Chicoutimi donnera un moyen de communication avec Québec et avec le reste du Canada à la nombreuse population de cette ville (siège d'un évêché et de plusieurs importantes industries) ainsi qu'au district environnant, et comme il atteindra la tête de la navigation du Saguenay, il augmentera beaucoup sans doute le nombre déjà grand de touristes qui vont en excursion à cette rivière célèbre, en ajoutant au voyage l'attrait d'une route tout entière par chemin de fer et par eau.

L'embranchement allant à La Tuque donnera aussi une communication avec les 60 milles de navigation à vapeur sur la rivière Saint-Maurice, formant de même une route tout entière par chemin de fer et par bateau, de Québec, par voie de La Tuque et des Grandes-Piles, à Trois-Rivières, et ouvrant de plus à la colonisation la fertile vallée de la rivière Croche, tributaire du Saint-Maurice, en même temps qu'il donnera aux marchands de bois économiquement accès à La Tuque, le grand centre des exploitations forestières du territoire du Saint-Maurice.

Ainsi, non seulement la vallée du lac Saint-Jean sera ouverte à la colonisation, mais encore le Saguenay et le haut du Saint-Maurice au moyen des embranchements. On créera de la sorte un système de chemins de fer qui servira à développer le vaste intérieur de la province de Québec, et qui, sans doute, étendra, dans un avenir prochain, son influence civilisatrice jusqu'aux chaudes terres argileuses qui forment le bassin de la baie James. Chaque année apporte de nouvelles preuves que ce grand bassin est susceptible de devenir le séjour d'hommes civilisés, comme la chose se voit dans de semblables latitudes en Europe, et nous enseigne que, tout en poursuivant la louable entreprise d'ouvrir à la colonisation le grand Nord-Ouest, nous ne devons pas négliger de faire de pareils efforts pour développer une région d'une valeur presque égale qui est à nos portes—le " Grand Nord-Est."

On ne pourrait avoir de meilleure preuve du mérite de ce projet, ou de son utilité future pour le pays, que l'intérêt qu'y prenait sérieusement un homme qui s'est montré sincère ami du Canada et de tout ce qui est canadien, le très honorable marquis de Lorne, notre ci-devant vice-roi, qui écrit en ces termes :—

(*Copie.*) OSBORNE, 27 décembre 1883.

CHER MONIEUR,—J'ai actuellement sous presse un aperçu du Canada, qui formera un livre populaire illustré pour aider à l'émigration. Je serai heureux

d'y parler du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, qui est du plus grand intérêt pour tous ceux qui désirent voir bien habité cette région reculée du pays—chose qui peut se faire aisément et qui doit se faire dès qu'il y aura une communication rapide d'établie. Je suis content d'apprendre que votre entreprise avance.

Je demeure sincèrement bien à vous,

LORNE.

M. J. G. SCOTT,
Chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, Québec.

ANNEXES.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

QUÉBEC, 28 juillet 1880.

M. JAMES G. SCOTT,
Secrétaire du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean,
Québec.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre en date du 20 courant, par laquelle vous demandez au nom et pour l'usage de la Compagnie du chemin de Québec et Lac Saint-Jean, certains renseignements ayant trait à la région que doit traverser cette ligne de voie ferrée.

En réponse, j'ai l'honneur de vous informer que le territoire devant être desservi par le chemin de fer en question, comprend une superficie d'environ 6,300,000 acres, laquelle, à cause des caractères physiques opposés qu'elle présente, peut être divisée en deux régions distinctes.

1. Celle de la vallée du lac Saint-Jean proprement dite et du bassin de la rivière Saguenay jusqu'à Chicoutimi, laquelle devra surtout bénéficier de la construction du chemin de fer projeté, forme une étendue de 3,500,000 acres, généralement composés de terrain d'alluvion, ayant, comme ensemble, une surface plane et uniforme.

2. La contrée arrosée en grande partie par la rivière Batiscan, entrecoupée de grands lacs et de cours d'eau coulant dans des directions diamétralement opposées, les uns dans le lac Saint-Jean, d'autres dans le Saint-Maurice, d'autres enfin dans le Saint-Laurent directement, couvrant environ 2,800,000 acres, où l'on ne rencontre que peu de terrain d'alluvion de surface fort restreinte, n'offre en général qu'un aspect accidenté et montagneux. Ces deux régions, pour plus ample intelligence du sujet, étant désignées par les lettres A et B sur la carte ci-jointe.

De la première de ces deux sections de pays, 2,200,000 acres peuvent être considérés propres aux fins de la colonisation et de l'agriculture. De la seconde 800,000 acres peuvent être estimés susceptibles de culture, et ce principalement sur le parcours de la ligne de chemin de fer projeté.

A la date de la présente, dans ces deux régions, il avait été vendu par le département des terres de la couronne 475,310 acres de terre, et ce pour les fins de colonisation : 387,631 acres dans le territoire du lac Saint-Jean et de Chicoutimi, et 87,670 acres dans le comté de Portneuf ; ce qui, joint aux concessions seigneuriales faites antérieurement dans le même comté, forme un total de 649,310 acres aliénés.

D'après les meilleurs renseignements recueillis jusqu'à ce jour, l'on constate qu'environ 180,000 acres des 6,300,000 mentionnés plus haut ont été défrichés, plus ou moins améliorés, et sont occupés par les acquéreurs ou leurs représen-

tants ; le reste est composé de forêts et de terres agrestes, dont environ 3,000,000 d'acres sont sous location de coupe de bois.

Les forêts que recouvrent ces vastes régions se composent d'épinette blanche, épinette rouge, pin blanc, cyprès (espèce de pin résineux très petit), bouleau, merisier rouge et cèdre blanc.

Comme règle, l'épinette est le bois prédominant, et les autres produits forestiers s'y rencontrent, quant à la quantité, dans l'ordre ci-dessus indiqué.

Partout où, à cause de la nature ingrate du sol, l'établissement des colons ne pourra se faire d'une manière suivie sur tout un pays, comme il arrivera nécessairement dans la vallée de la Batiscan et de ses tributaires, ces terrains, entre les mains de propriétaires prévoyants et judicieux, pourront néanmoins devenir une source inépuisable de revenu par l'exploitation des bois qui y croissent, car l'expérience acquise en ce pays démontre que tous les trente ou quarante ans, l'on peut facilement retirer une coupe de bois de sciage d'une forêt boisée en épinette (*Abies alba*).

Je regrette beaucoup de ne pouvoir trouver dans les archives de ce département aucuns renseignements certains sur lesquels je puisse me fonder, pour vous donner une juste idée de la quantité moyenne des bois obtenus jusqu'ici, ou que l'on pourrait obtenir dans un terrain de superficie donnée, compris dans les régions ci-dessus décrites.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
E. E. TACHÉ,
Sous-commissaire.

LETTRE DE M. PANET.

OPINIONS DU PEUPLE.

Au rédacteur du "Morning Chronicle" :

CHER MONSIEUR,—J'arrive d'une longue excursion dans la vallée du lac Saint-Jean, comté de Chicoutimi, commencée en septembre dernier, et je désire me servir des colonnes de votre estimable journal pour communiquer à vos lecteurs mes impressions sur ce vaste et merveilleux territoire situé si loin au nord de Québec, et si peu connu, mais qui commence à attirer tant l'attention publique. Les touristes qui partent de Québec par les vapeurs *Saguenay* ou *Union*, de la Compagnie de navigation du Saint-Laurent, pour Chicoutimi et les ports intermédiaires, admirent les magnifiques paysages qui s'offrent à leurs regards sur toute la route en descendant le fleuve Saint-Laurent jusquà Tadoussac, et de là en remontant la rivière Saguenay jusqu'à Chicoutimi ; mais s'ils avaient les moyens que fournirait une communication par voie ferrée, de pousser jusqu'au lac Saint-Jean et de contempler ce lac de la hauteur qui domine le joli petit village de Saint-Jérôme, ils ne souhaiteraient pas de plus magnifique spectacle que celui de cette immense nappe d'eau aux rives couvertes d'un beau sable blanc, et se demanderaient comment il se fait qu'un si beau territoire n'ait pas été depuis longtemps ouvert à la colonisation.

La colonisation de la zone qui borde le lac est d'une date comparativement récente. On en doit l'initiative à ce courageux pionnier dont les noces d'or ou le cinquantième anniversaire de sa consécration sacerdotale ont été célébrées le mois dernier à Kamouraska. Je parle du révérend M. Hébert qui, avec un petit groupe de colons dévoués abattit le premier arbre en 1851, sur les bords

du lac Kenogomahish, où est à présent le village prospère d'Hébertville, qui doit son nom à ce digne prêtre, à environ quinze milles au sud du lac Saint-Jean ; c'est le chef-lieu du comté, et la paroisse la plus populeuse de la région du lac.

L'établisement des autres paroisses disséminées en bon nombre sur les bords sud et ouest du lac Saint-Jean est encore plus récent.

Voici la date respective de leur établisement, ainsi que leur étendue et leur population d'après le dernier recensement :—

	Rangs.	Date.	Population.
Pointe-Bleue.....	2	1856	1186
Saint-Jérôme.....	8	1862	1803
Pointe-aux-Trembles....	8	1864	1067
Saint-Prime.....	7	1867	956
Saint-Félicien.....	7	1869	530
Saint-Gédéon.....	0	1875	654
Saint-Joseph d'Alma...	0	1877	710
Normandin.....	0	1880	400

Le district a été établi par de jeunes cultivateurs venus de toutes les parties est de la province, notamment de Kamouraska, de la Malbaie, de la Baie Saint-Paul, de Château-Richer, de Beauport et de Québec. En général, les seules ressources que ces colons apportaient dans ce pays neuf et presque inconnu étaient une hache et des bras vigoureux, le tout appuyé de beaucoup de courage et de persévérance.

L'histoire du premier colon de Saint-Jérôme peut servir d'exemple pour montrer quelles difficultés presque tous ont eu à surmonter. Charles Cauchon partit de Château-Richer, près de Québec, en 1862, avec $10 dans sa poche, accompagné de sa femme et d'une famille de cinq enfants en bas âge. Lorsqu'il arriva au lac Kenogami il n'avait plus d'argent, et il dut travailler une semaine pour payer le passage de sa famille en canot—alors le seul mode de communication—jusqu'à l'extrémité sud du lac Saint-Jean, où il s'établit et fonda la florissante paroisse de Saint-Jérôme. Pas n'est besoin de redire toutes les misères et les privations endurées par Cauchon ; il en a été recompensé par la richesse du sol qu'il mit en culture, et il possède aujourd'hui une bonne maison, une grande grange et une excellente ferme, bien clôturée et bien égouttée, évaluée, au taux réduit des évaluations municipales, à $2,500. Cette année, quoiqu'il n'en ait ensemencé qu'un quart, il a récolté 250 boisseaux de blé, 200 boisseaux d'avoine, 150 boisseaux de pois et de sarrasin, 240 boisseaux de pommes de terre, et d'autres légumes en abondance. Sa grange est pleine jusqu'au comble, et il vante beaucoup la fertilité du sol, qui donne 25 boisseaux de blé de la semence d'un boisseau, et 25 boisseaux de pois ou 35 boisseaux d'avoine par acre.

Les nouveaux colons qui ont pris des terres au lac Saint-Jean sont généralement intelligents, l'adversité ayant aiguisé leur intelligence et développé leur esprit d'entreprise, de sorte qu'ils forment le noyau d'une population recommandable par ses qualités. Il n'est pas rare de rencontrer des cultivateurs qui ont fait leurs études au collège.

Etendue du territoire.

Il est très difficile d'estimer l'étendue de bonne terre qui reste à défricher dans la région du lac Saint-Jean. On ne peut juger de la nature du sol comme on le fait ordinairement, par la quantité et la grosseur des arbres, car

le meilleur se trouve dans des localités où les arbres sont petits et de médiocre apparence ; d'où il résulte que des endroits qu'on considérait impropres à la colonisation sont précisément le contraire. Par exemple, en arrière de Saint-Jérôme, sur la rivière Metabetchouan, on a découvert par des explorations récentes qu'on peut établir cinq ou six paroises sur du terrain qu'on n'avait pas cru jusqu'ici cultivable.

Il en est de même en arrière de la Pointe-aux-Trembles, où des colons se sont établis à 30 milles du lac, près du lac des Commissaires, sur la ligne projetée du chemin de fer.

Ces nouveaux colons ont récolté, cette année, une grande quantité de blé, et ils disent que le sol est aussi riche que celui du lac Saint-Jean.

Les terres sur la rivière Péribonca, du côté nord du lac, avaient été regardées jusqu'ici comme impropres à la culture. Un arpenteur provincial vient d'en faire une exploration soignée, et rapporte. me dit-on, qu'on peut établir dix paroisses, sinon plus, sur le meilleur sol. De la Péribonca à la Grande-Décharge, le sol passe aussi pour être bon ; de fait, quelques-uns prétendent que le côté nord du lac est supérieur à celui déjà établi. Le pays est si plat qu'il est généralement impossible de juger de son étendue ; mais sur un point, une éminence qui domine le village de Saint-Prime, on peut en avoir une excellente vue. De ce point, en regardant à l'ouest et au nord sur une étendue de 100 milles probablement, ou aussi loin que l'œil peut porter, on ne voit pas une colline, rien qu'une vaste plaine boisée—arrosée par de superbes rivières, l'Ashuapmouchouan et la Mistassini, chacune d'un demi-mille de largeur—du sol le plus riche, dont une bande seulement se trouve occupée par les établissements neufs de Saint-Prime, Saint-Félicien et Normandin.

On ne peut s'empêcher d'être frappé de l'immensité de ce territoire, et tout tend à confirmer l'estimation qu'a faite de son étendue M. Taché, le sous-commissaire des terres de la Couronne, dont les rapports indiquent qu'il embrasse 3,000,000 d'acres de terre arables, ce qui dépasse en superficie celle de tout le sol cultivé des provinces maritimes. Réellement, ce district est une province à lui seul.

Climat.

On dit que le climat de la région du lac Saint-Jean est celui de Montréal ; il n'y a pas de doute qu'il est supérieur à celui de Québec. Les neiges y sont certainement en moindre quantité ; protégée telle qu'elle l'est contre les tempêtes de neige par la grande chaîne des Laurentides, qui s'interposent entre le lac et le golfe Saint-Laurent, on dit que cette quantité est modérée. De fait, les cultivateurs se plaignent qu'ils n'ont que tard de bons chemins d'hiver. Le 25 septembre de cette année, j'ai remarqué que les feuilles des arbres étaient très peu jaunies, et que les tiges des pommes de terre étaient encore vertes. Le blé et tous les grains mûrissent et produisent surabondamment. Nombre de cultivateurs m'ont assuré que le blé peut se semer jusqu'au 15 juin, et parfois jusqu'au 20 juin, avec la certitude qu'il sera mûr à l'automne.

Le sol

est presque partout composé d'une riche argile grise, et dans les quelques endroits où elle n'affleure pas et où la surface paraît sableuse ou de glaise jaune, l'argile n'est pas à plus de trois ou quatre pouces au-dessous. La terre semble être inépuisable. A la Pointe-aux-Trembles, on m'a montré un champ de blé où l'on sème de ce grain depuis 15 ans sans l'avoir jamais engraissé de fumier, et celui que j'y ai vu cette année était aussi beau que

n'importe lequel de cette région. Vraiment, la richesse du sol a de quoi étonner, car je crois qu'il n'y en a point de plus riche en Canada.

Le lac.

Le lac Saint-Jean est une magnifique nappe d'eau qui abonde en poissons, comme le ouinaniche (saumon de lac), le brochet, le doré et autres moindres espèces, qui trouveront une vente facile à Québec quand le chemin de fer aura atteint les bords du lac.

On ne peut voir l'autre côté du lac que par un ciel très serein ; en tout autre temps, il offre l'aspect d'une mer intérieure. Par un temps calme, sa surface est unie comme un miroir ; mais qu'une brise carabinée du nord souffle une couple de jours, et on voit partout de blancs caps, et le bruit des houles qui déferlent sur ses rives rappelle l'Atlantique. En longeant la rive ouest du lac, on jouit d'une très belle perspective. Un point bleu au lointain, d'abord à peine visible, se résout graduellement en une longue ligne côtière, parsemée de fermes, de villages et d'églises, qui fait penser au Saint-Laurent en aval de Montréal. Les yeux ne se fatiguent jamais de la beauté du paysage ; d'un côté des champs de blé, qui s'élèvent graduellement du bord du lac ; de l'autre, la vaste étendue de ses eaux. Quels lieux à visiter par les touristes quand le chemin de fer sera fini !

Blé.

Une autre chose qui donne à l'étranger une favorable impression des ressources du territoire, c'est le grand nombre de moulins et la file continuelle de voitures qui y portent du blé pour en emporter de la farine. Il n'y a pas de doute que les cultivateurs y produisent plus qu'ils ne consomment, et les minotiers d'Ontario ne doivent pas compter d'y trouver des consommateurs, mais peuvent s'attendre à voir bientôt de formidables concurrents dans les minotiers du lac Saint-Jean, car dans les six ou sept ans, tout au plus, les marchands de farine de Québec en vendront qui proviendra du blé récolté au lac Saint-Jean.

Produits.

Les relevés du recensement de 1881 donnent le produit des récoltes du comté de Chicoutimi pour cette année, comparée à celles de 1861 et 1871 :—

	1881.	1871.	1881.
Blé, boisseaux.....	10,912	136,099	154,589
Avoine, do	39,316	117,249	211,216
Orge, do	39,922	71,210	47,025
Autres grains	.....	.....	108,183
Pommes de terres, boiss...	101,382	156,996	287,238
Foin, tonnes.....	3,648	5,966	16,347
Beurre, livres.....	61,777	148,106	393,127
Têtes de bétail.....	18,746	44,772	59,795
Tabac, livres	.....	.....	67,437
Population	10,478	17,493	32,409

Les pommes de terre, carottes et autres légumes donnent un rendement abondant et sont d'une grosseur surprenante.

Le blé est naturellement la meilleure épreuve qu'on puisse faire du sol et du climat de toute région agricole. Comparons donc ce qu'il rapporte au lac

Saint-Jean avec ce qu'en donne la meilleure section de la province, c'est-à-dire les townships de l'est, et nous trouverons les chiffres qui suivent dans le recensement de 1881 :—

Comtés.	Population.	Boisseaux, blé.	Boisseaux par 1,000 âmes.
Chicoutimi	32,409	154,589	4,800
Compton	19,581	34,181	1,800
Stanstead	15,556	37,727	2,400
Huntington.....	15,494	24,378	1,600

La rapide augmentation des produits de la laiterie est bien digne de remarque. Déjà on ne compte pas moins de quatre fromageries dans le comté de Chicoutimi, et une beurrerie, toutes fabriquant des produits d'une qualité supérieure, qui devront commander les plus hauts prix. Cette section promet de l'emporter sur toute autre partie de la province dans cette branche importante d'industrie.

La culture se fait sur un pied qui ne surprendrait pas peu nos cultivateurs du district de Québec. Un cultivateur des environs de Chicoutimi cultive à peu près 400 acres, et il a récolté cette année quelques 4,000 boisseaux de grains seulement ; ses granges spacieuses témoignent de sa confiance dans la fertilité de ses terres. L'élevage du bétail a donné naissance à un commerce qui ne fait que grandir, et les vapeurs du Saguenay transportent à chaque voyage au marché de Québec quantité d'animaux en très bon ordre.

Désavantages.

Le grand, et, de fait, presque le seul désavantage dont souffre ce territoire, est le manque de moyens de communication. Le coût du charriage de Chicoutimi, tête de la navigation, au lac Saint-Jean, est énorme. A Saint-Félicien, distance d'environ 100 milles (et ce n'est pas le point le plus éloigné, car il y a des colons à 20 milles plus loin, et il y en aura à 100 milles encore plus loin), le transport coûte de $1.00 à $1.50 par 100 lbs. C'est une lourde imposition, spécialement pour des marchandises d'un grand poids et d'un gros volume, et pour tous les produits. Par exemple, le gros sel, qui vaut de 50 à 60 centins le sac à Québec, se vend à Hébertville de $1.60 à $2.00, à Saint-Jérôme $3.25, à Saint-Prime et à Saint-Félicien $3.50 le sac, et il s'est même vendu jusqu'à $6.00. Il en est de même du fer et de la mélasse. Les pommes de terre, quand elles peuvent se vendre, se donnent pour 20 centins le boisseau, et on peut acheter là le meilleur beurre à 15 centins la livre, payables en marchandises, d'après l'encourageante échelle de prix indiquée plus haut. De fait, si le sol n'était pas aussi extrêmement riche, il ne serait pas possible d'y vivre sans de meilleurs moyens de communication.

Le chemin de fer de Québec changera naturellement cet état de choses, et la population l'attend avec impatience. Son inauguration donnera à la colonisation de cette grande région, un élan qui dépassera tout ce qu'on voit à l'est du Manitoba, et conférera à la province de Québec des avantages dont peu sont en mesure d'apprécier aujourd'hui l'importance.

Bien à vous,

E. A. PANET.

RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE

A un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 février 1881 ;—pour copie du rapport de A. L. Light, écuier, ingénieur en chef de la province de Québec, adressé au gouvernement du Canada, à sa demande, concernant le chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean et la Compagnie du chemin de Québec et Lac Saint-Jean.

Par ordre,

J. O'CONNOR

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
16 mars 1881.

RAPPORT SUR LE CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN—SES ÉTUDES, SA CONSTRUCTION, SES RAMPES ET COURBES, ET LES PROBABILITÉS DE SON TRAFIC.

A l'hon. sir CHARLES TUPPER, C.C.M.G.,
Ministre des chemins de fer et canaux, Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean :—

Il avait d'abord été construit un chemin à lisse de bois entre Québec et Gosford, distance de 25 milles, qui fut utilisé pendant deux ans.

En 1879, je fus consulté, en ma qualité d'ingénieur des chemins de fer du gouvernement, au sujet de la reconstruction et du prolongement de ce chemin jusqu'au lac Saint-Jean.

Jugeant que son tracé, par la voie de Gosford, n'était pas satisfaisant, je recommandai de nouvelles études, et je fus en même temps chargé de préparer les instructions nécessaires qui devaient guider l'ingénieur en chef de la compagnie.

EXPLORATION ET ÉTUDES.

La région comprise entre Québec et le lac Saint-Jean a été explorée et des plans en ont été levés par les vallées des rivières Métabetchouan et Batiscan, la première en 1873, la dernière en 1879, et il y a aussi été fait des études, dans le but de reconnaître la route la plus favorable.

On a trouvé une bonne ligne passant au sud du lac Saint-Joseph, partant du passage d'eau de la rivière Jacques-Cartier et allant directement à Saint-Raymond, et de là au lac Saint-Jean, avec des rampes praticables sur tout le parcours.

Les rampes et courbes ont été établies en tenant compte de la nature du pays à traverser, des frais de construction et de l'efficacité de son exploitation future.

CONSTRUCTION.

La première division du chemin, entre Québec et Saint-Raymond, est en voie de construction depuis 1879.

RAMPES.

Les remblais ont 15 pieds de largeur au niveau de la chaussée, et les tranchées ont 18 pieds, bien qu'elles soient élargies lorsqu'il faut faire un drainage spécial ; ces dimensions sont suffisantes. Partout où la chose a été possible, la chausée

a été élevée au-dessus du niveau du terrain afin de neutraliser les effets de la neige, mais lorsque les inégalités superficielles exigeaient de profondes tranchées on a conservé le maximum des pentes permises, afin d'en réduire les quantités au minimum.

PONCEAUX.

Ces ouvrages, soit "ouverts," soit "fermés," sont en bois partout où le remblai est bas, mais lorsqu'il est élevé, ils sont faits en pierre. Les ponceaux en bois sont bons et suffisamment forts, et ils peuvent être renouvelés sans interrompre la circulation.

MAÇONNERIE.

La maçonnerie de première et de seconde classes est faite d'après les devis du chemin de fer Q. M. O. et O. Elle est de la meilleure qualité; celle de première classe est en granit et faite partout avec du ciment de Portland.

PONTS.

Il y en a six dans cette division. Ceux des rivières Jacques-Cartier et Portneuf et de la décharge du lac Saint-Joseph ont des superstructures en fer fournies par Clarke, Reeves et Cie, de Phœnixville, Pensylvanie, reposant sur des piles et culées en pierre; le premier pont a 500 pieds de longueur, et les deux derniers 60 et 80 pieds respectivement. Les ponts sont tous d'excellentes constructions; ils sont faits avec soin et avec les meilleurs matériaux, et ils ont été munis de tabliers à panneaux de charge d'une force suffisante, par pied linéaire, pour porter les locomotives de traction spéciales qu'il faudra employer pour l'exploitation économique de ce chemin.

BALLASTAGE.

Comme une grande partie de cette division traverse un sol graveleux, il n'a pas fallu employer la quantité moyenne pour bien noyer les traverses et donner une chaussée sèche et élastique.

RAILS.

La voie est munie de rails d'acier de la Compagnie Barrow, Angleterre. Ils sont du modèle le plus récent et du meilleur acier (devis et inspection de Sandberg). Les attaches sont aussi des formes les plus modernes, y compris une "éclisse à rebord" d'une grande force et très efficace. Les traverses sont posées à deux pieds de centre à centre, ce qui est plus rapproché que d'ordinaire, mais comme elles ne coûtent pas cher dans cette partie du pays, cela est efficace et économique.

AIGUILLES DE CROISEMENT, DE CHANGEMENT DE VOIE, ETC.

Les aiguilles sont du dernier modèle et de la meilleure qualité, et semblables à celles employées sur le chemin de fer Q. M. O. et O.

CLÔTURES.

Les clôtures sont en fil de fer barbelé, attaché à des poteaux d'épinette rouge plantés à 12 pieds de distance et à 3 pieds en terre. Cela fait une excellente clôture, spécialement adaptée à une région où il tombe beaucoup de neige.

GARES.

Il n'en a encore été construit qu'une seule, à la jonction avec le chemin de fer Q. M. O. et O., et bien qu'elle ne soit pas grande, elle est suffisante. D'autres gares d'une grandeur convenable doivent être construites au printemps à Lorette, la rivière Jacques-Cartier, Sainte-Catherine et Saint-Raymond.

MATÉRIEL ROULANT.

Le matériel roulant aujourd'hui en usage n'est que suffisant pour les besoins de la construction. Il se compose de trois locomotives, d'une cinquantaine de wagons plateformes du dernier modèle, et de deux petites voitures à voyageurs. Les locomotives et wagons plateformes sont les meilleurs de leur genre.

LIGNE DE TÉLÉGRAPHE.

La compagnie a fait un arrangement avec la Compagnie du Télégraphe de de Montréal pour avoir une ligne le long de son chemin de fer. On pose les fils d'avance, et les bureaux seront ouverts à mesure que les différentes sections du chemin seront prêtes pour le trafic.

REMARQUES.

A part le remblai et la tranchée de Lorette—qui sont très considérables—et le pont de la rivière Jacques-Cartier, les travaux ne sont pas au-dessus de la moyenne.

Cette division est construite d'une manière solide et complète, et, sauf quant aux rampes, courbes et ouvrages en bois, elle sera, une fois terminée, égale au chemin de fer Q.M.O. et O.

TRACÉ DE SAINT-RAYMOND AU LAC SAINT-JEAN.

Le lac Saint-Jean est à 278 pieds au-dessus du niveau de la mer. Une étude topographique faite il y a quelques années a révélé l'existence d'une hauteur de 2,400 pieds entre le Saint-Laurent et le lac, mais on a pu la réduire à 1,348 pieds en faisant passer la ligne plus à l'ouest, par la rivière Batiscan et le lac Edouard, à travers une bonne région agricole et bien boisée.

La hauteur ci-dessus se trouve à 123 milles de Québec, et, sauf quatre exceptions, on peut la gravir par des rampes maximum de 118 pieds par mille, en remontant au nord (ou contre le trafic léger), et de 80 pieds par mille en venant au sud (ou contre le trafic plus lourd).* *Voir* annexe A pour le tableau des rampes.

Ces rampes ne sont pas *continues*, car on arrive graduellement au sommet de chaque côté, par des plateaux successifs sur une échelle ascendante, avec de légères dépressions intermédiaires au passage des rivières. Aucune rampe n'a plus de deux milles de longueur, ce qui permet de faire provision de vapeur entre chaque, et le fait que des étendues considérables de terrain de *niveau* et *onduleux* séparent les rampes maximum facilitera beaucoup l'exploitation du

*Trois des quatres exceptions ci-dessus mentionnées se rencontrent en allant au sud : elles forment 3·8 milles collectivement, et l'on pourra sans doute les réduire par de nouvelles explorations. La quatrième—en allant au nord—est de 132 pieds par mille, sur une longueur de 2·5 milles, et se trouve près de Lorette, où les travaux seront très considérables. Pour réduire cette rampe à 118 pieds par mille, il aurait fallu doubler la quantité et tripler les frais. L'alignement primitif était ici excessivement tortueux, mais il a été redressé à comparativement peu de frais et les rampes établies partout sur une tangente. De plus, on trouvera que cette pente est équivalente aux plus douces de 118 pieds par mille, ces dernières étant combinées avec des courbes de 8°, qui en augmentent virtuellement la raideur.

chemin. Les rampes sont *parfaitement praticables*, quoique inusitées sur les grandes artères canadiennes; mais on les rencontre souvent en Europe et aux États-Unis, lorsqu'il faut traverser des chaînes de montagnes comme celle dont il est ici question. Elles y sont exploitées avec succès et il s'y fait un trafic énorme. *Voir* annexe B pour des exemples de rampes raides.

LOCOMOTIVES DE TRACTION.

En établissant les rampes ci-dessus, je conseillerais l'emploi de locomotives de traction spéciales, afin d'exploiter le chemin avec économie, et je recommanderais le type *Consolidation* pour le trafic lourd, et le type *Mogul* pour le transport mixte des voyageurs et du fret léger. La première de ces machines peut traîner autant de fret, sur les rampes les plus raides du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, que les locomotives à huit roues ordinaires en traînent sur les rampes plus faciles du Grand-Tronc et du Grand-Occidental, c'est-à-dire, plus de vingt wagons à fret chargés du lac Saint-Jean à Québec, et le même nombre en retournant; dont un tiers chargés, tel étant à peu près la proportion qui existera entre le trafic dans les deux sens. La locomotive *Mogul* peut traîner les trois quarts d'un pareil chargement à une vitesse raisonnable. Ni l'une ni l'autre ne causera plus d'usure et de détérioration à la chaussée ou à la voie qu'il n'en résulterait de l'emploi d'une machine ordinaire, et toutes les constructions ont été préparées à cet effet.

La quantité de combustible qu'elles consument est en proportion directe de la force dépensée, mais comme le bois abonde dans cette région, le surcroît de dépenses ne sera pas considérable. On trouvera de plus amples détails au sujet de la capacité de ces locomotives dans l'annexe C.

COURBES.

Le minimum des rayons de courbure, entre Québec et le lac Saint-Jean, est de 600 pieds, et cela n'a lieu qu'en trois endroits, la moyenne des courbes étant beaucoup plus facile. Pour le tableau des courbures, *voir* annexe D.

PRIX DE REVIENT.

En me basant sur les quantités déduites de l'exploration de la ligne jusqu'au lac Saint-Jean, j'estimerais le coût du chemin à environ $23,000 par mille, et ceci comprend un peu de matériel roulant et quelques bâtiments.

LONGUEUR DU CHEMIN.

Les études portent la longueur du chemin à 179 milles. Le tracé définitif la réduira probablement et améliorera aussi les rampes. Les quatre premiers milles passent par la voie du chemin de fer de Q.M.O. et O. Trente et un milles, de la jonction à Saint-Raymond, seront ouverts au trafic en juillet prochain, et le gouvernement provincial en a déjà reçu 20 milles.

CONCLUSION.

Ainsi qu'on le verra par l'annexe E, le département des terres de la Couronne de la province de Québec estime que sur les 6,000,000 d'acres de terre qui se trouvent dans le voisinage immédiat de ce chemin de fer, et qu'il aura pour effet d'ouvrir à la colonisation, plus de 3,000,000 sont très propices aux établissements. Les blocs A et B, indiqués sur la carte ci-jointe, ne forment qu'une petite portion de ce territoire.

La superficie totale de toutes les terres prises pour des établissements dans la province de Québec est portée, dans le dernier recensement, à 5,700,000 acres; et Ontario n'en renferme que sept ou huit millions en tout.

La superficie totale des terres défrichées dans les deux provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse n'est que d'environ 2,800,000 acres.

Le chemin de fer devra incontestablement ouvrir un immense commerce de bois, car il passe dans une région magnifiquement boisée, et son terminus se trouve au principal marché à bois du Canada, tandis que l'absence de lignes rivales par terre ou par eau, aura sans doute un excellent effet sur son avenir, et l'on peut dire que ses perspectives générales de succès sont, en somme, excellentes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. L. LIGHT.

QUÉBEC, 9 mars 1881.

ANNEXE A.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN—RELEVÉ DES RAMPES ENTRE QUÉBEC ET LE LAC SAINT-JEAN.

Descritions.	Rampes nord. Longueur en milles.	Rampes sud. Longueur en milles.	Remarques.
20 à 30 par mille	11·4	5·1	
30 " 40 "	4·1	1·8	
40 " 50 "	1·6	0·3	
50 " 60 "	12·0	15·9	
60 " 70 "	1·0	2·0	
70 " 80 "	4·5	25·7	
80 " 90 "	7·1	0·0	
90 " 100 "	0·0	0·0	
100 " 110 "	10·8	2·5	
110 " 118 "	2·4	1·3	
118 " 132 "	2·5	0·0	
Totaux	57·4	54·6	

RÉCAPITULATION.

Rampes nord	57·4
" sud	54·6
De niveau et de moins de 20 par mille	67·0
Total	179·0

ANNEXE B.

EXEMPLE DE RAMPES RAIDES ET DE COURBES COURTES.

J'ai personnellement inspecté la plupart des lignes suivantes :—

1. Chemin de fer de Portland à Ogdensburg, E.-U. Ce chemin, qui traverse une région à peu près semblable, sous le rapport de la neige et du climat, que celle que traversera le chemin de Québec et Lac Saint-Jean, passe sur une élévation de 988 pieds, avec des rampes constantes, sur 10 milles de longueur, de 107 à 116 pieds par mille, et des courbes de 637 pieds de rayon. Feu M. Latrobe, I.C., qui a une grande réputation professionnelle aux Etats-Unis, en était l'ingénieur consultant.

2. Le chemin de fer de Baltimore à Ohio, construit par le même ingénieur, passe sur un sommet des Alléghanys, avec des rampes continues à l'encontre du gros trafic, sur 12 milles de longueur, de 116 pieds par mille, et des courbes de 600 pieds de rayon.

3. Le *Pennsylvania Central* passe sus un sommet de 2,152 pieds et a une rampe continue, à l'ouest d'Altoona, de 95 pieds par mille et de 10½ milles de longueur.

4. Le *Tyrone and Clearfield*, un embranchement du précédent, a des rampes continues de 106 pieds par mille, sur 10 milles de longueur ; en outre, il en a deux autres de 128 et 138 pieds par mille chaque, longues de trois milles collectivement.

5. Le chemin de fer *Lehigh Valley* a des rampes de 133 à 143 pieds par mille.

Ces chemins de fer, à l'exception du premier, se servent avc succès de locomotives *Consolidation*.

6. Dans l'Amérique du Sud, le *Don Pedro Segundo* (le chemin de fer impérial du Brésil) traverse un sommet des montagnes d'Orange de 1,872 pieds de hauteur, par une rampe continue, longue de 16 milles, de 117 pieds par mille. On s'y sert aussi de la locomotive *Consolidation*.

7. En Europe, le chemin de fer de Brême, entre Innspruck et Vérone, passe sur un sommet des Alpes qui a plus de 4,000 pieds de hauteur, par une rampe moyenne de 114 pieds par mille pendant 22 milles consécutifs, et sur une partie considérable de cette distance la rampe a 132 pieds par mille.

8. Le chemin de fer de Vienne à Grätz, qui traverse le Semring, et aussi la ligne de Bologne à Florence, qui traverse les Apennins, ont des rampes semblables.

9. Le chemin de fer de Turin à Gènes a une rampe constante de 6 milles de longueur et de 146 pieds par mille. Tous ces chemins de fer sont établis permanemment entre de grands centres de commerce ; ils font de grandes affaires et se servent de locomotives de traction.

Outre les précédents, il y a de nombreux exemples de voies temporaires (avec des rampes beaucoup plus raides) qui ont fonctionné avec succès et avantage, pendant plusieurs années, lors de la construction des travaux permanents, notamment la *Mountain-top track*, qui traversait le *Blue Ridge* sur le chemin de fer *Virginia Central*. On l'exploita avec succès pendant que l'on pratiquait un tunnel en dessous, avec des rampes de 297 pieds et des courbes de 275 pieds de rayon, avec une locomotive à réservoir à six roues.

2. Sur le *Baltimore et Ohio*, des voies temporaies furent exploitées sur des montagnes à travers lesquelles on construisait des tunnels, ayant des rampes de 400 pieds par mille, et sur lesquelles il se faisait un trafic mixte avec régularité et sûreté.

3. Le chemin de fer temporaire du Mont Cénis fut posé sur le sommet des Alpes avec des rampes variant de 200 à 400 pieds par mille, pendant que l'on perçait le grand tunnel en dessous. On l'exploita avec succès au moyen d'une combinaison spéciale de locomotives de voie et de traction, et le transport des voyageurs s'y fit avec succès pendant des années entre la France et l'Italie.

Enfin, on trouvera à l'annexe C un exemple de locomotive de traction, construites aux usines de locomotives de Baldwin, qui a régulièrement traîné neuf wagons à fret chargés, ou environ 180 grosses tonnes de wagons et de charge, sur des rampes de 316 pieds par mille et des courbes de 400 pieds de rayon, sur le Bâton-Rouge, ligne du chemin de fer *Southern Pacific.*

ANNEXE C.

BALWIN LOCOMOTIVE WORKS,

BURNHAM, PARRY, WILLIAMS ET CIE, PHILADELPHIE, 13 décembre 1880.

CHER MONSIEUR,—Votre estimée du 10 courant nous est parvenue aujourd'hui, au sujet des locomotives *Consolidation* pour le chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean. Nous voyons que ce chemin doit avoir des rampes maximum de 80 pieds par mille, chacune ne devant pas excéder deux milles de longueur, dans la direction du trafic le plus lourd, et des rampes maximum de 132 pieds par mille, chacune ne devant pas excéder deux milles de longueur, dans la direction du trafic léger. Nous voyons aussi que les rails sont en acier et du poids de 50 livres par verge.

Nous nous accordons avec vous pour recommander des locomotives du modèle *Consolidation* pour le service de ce chemin, ayant des cylindres de 20 x 24 pouces, et pesant, en ordre de marche, environ 100,000 lbs, dont environ 88,000 lbs porteraient sur les roues de traction. Nous recommanderions, cependant, l'emploi de roues de traction de pas moins de 45 pouces de diamètre, et notre habitude est d'employer des roues de 50 pouces sur ces locomotives. Comme il n'y aurait qu'un poids d'environ 11,000 lbs reposant sur chaque roue de traction, ce qui n'est pas plus que celui qui porte sur chaque roue de traction de 16 x 24 pouces, des locomotives à voyageurs, du modèle américain, nous croyons que la voie pourrait porter une pareille locomotive sans danger.

Nous vous envoyons des comptes rendus imprimés du fonctionnement de locomotives semblables sur des rampes variant de 23 à 68 pieds par mille. Nous estimons qu'une locomotive *Consolidation*, ayant 88,000 lbs sur les roues de traction, pourrait traîner un train de 465 grosses tonnes de wagons chargés sur une rampe de 80 pieds par mille, ou 275 grosses tonnes de wagons chargés sur une rampe de 132 pieds par mille, sans compter la résistance des courbes, la voie et les wagons étant en bon état.

Vos tout dévoués,

BURNHAM, PARRY, WILLIAMS ET CIE.

M. A. L. LIGHT, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, Québec.

LOCOMOTIVE "CONSOLIDATION."

Cette locomotive a quatre paires de roues de traction de 4 pieds de diamètre, avec un chariot Bissel ou parallèle; cylindre, 20 x 24 pouces; poids de la locomotive en ordre de marche, environ 100,000 livres; poids sur les

roues de traction, environ 88,000 lbs; poids sur chaque roue, environ 11,000 lbs. Capacité—peut haler 465 grosses tonnes de wagons chargés sur une rampe *droite* de 80 pieds par mille, et 275 tonnes de wagons chargés sur une rampe *droite* de 132 pieds par mille.

LOCOMOTIVE "MOGUL."

Cette locomotive a trois paires de roues de traction de 4 pieds 6 pouces de diamètre, et un chariot à quatre roues; cylindres, 18 x 24 pouces; poids de la locomotive, en ordre de marche, environ 80,000 lbs; poids sur les roues de traction, environ 66,000 lbs; poids sur chaque roue, environ 11,000 lbs. Capacité—peut haler environ 340 grosses tonnes de wagons chargés sur une rampe *droite* de 80 pieds par mille, et environ 200 grosses tonnes de wagons chargés sur une rampe *droite* de 132 pieds par mille.

ANNEXE D.

Chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean.—Relevé des courbes entre Québec et le lac Saint-Jean.

Nombre de courbes.	Longueur en milles.	Rayon.	Déviation.	Nombre de courbes.	Longueur en milles.	Rayon.	Déviation.
3	0·53	600	268.30	1	0·12	2,050	18.25
20	3·06	700	1,322.30	1	0·19	2,200	27.00
1	0·14	764	57.15	1	0·15	2,292	27.46
5	0·67	800	253.30	1	0·24	2,500	8.00
1	0·08	819	29.20	2	0·60	2,600	77.15
1	0·11	900	38.00	21	6·98	2,800	755.45
5	0·86	955	273.24	8	2·05	2,865	199.33
76	12·09	1,000	3,672.35	1	0·68	3,820	54.22
2	0·42	1,146	111·00	1	0·46	4,912	28.00
6	1·12	1,200	282.15	1	0·27	5,000	13.00
120	19·84	1,400	4,276.10	1	0·17	5,730	9.00
7	1·25	1,433	264.28	1	0·37	9,850	11.00
5	1·19	1,600	226.00	2	0·95	10,000	29.00
3	0·92	1,800	153.45	2	0·17	11,459	7.00
7	1·60	1,910	268.28				
38	7 72	2,000	1,168.30	344	65.00	.....	13,930.46

RÉCAPITULATION.

Milles de courbure	65
" tangente	114
Total	179
Courbure par mille	778·49
Proportion des courbures	0·36

Pièce "LJ" 12, pour la Couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

La pétition des soussignés représente respectueusement:—

Que le comté de Chicoutimi comprend plus de 5,000,000 d'acres de terre cultivable, et que la vallée seule du lac Saint-Jean peut faire subsister une population de plusieurs centaines de mille âmes. Que, étant données son étendue, ses ressources et sa fertilité, cette vallée est destinée à devenir le grenier de la province de Québec. Que malheureusement le manque de communications faciles avec les grands centres entrave et même paralyse la colonisation de ce vaste territoire.

Que le gouvernement fédéral n'ignore pas l'importance de cette section du pays et les avantages qu'elle offre à la colonisation, puisqu'il a déjà accordé une subvention pour venir en aide à la construction d'un chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

Que le progrès de la colonisation dans la vallée du lac Saint-Jean serait bien plus rapide et plus sérieux s'il y avait aussi une voie ferrée du lac Saint-Jean à Chicoutimi et à Saint-Alphonse, et que, de fait, la construction de cette voie ferrée est indispensable pour ouvrir définitivement tout le district du Saguenay et du lac Saint-Jean à la colonisation.

Que cette voie ferrée, traversant une grande partie du comté de Chicoutimi, favoriserait particulièrement la colonisation du territoire qui se trouve au nord du lac Saint-Jean, et relierait toute la vallée à deux endroits importants sur la rivière Saguenay—la ville de Chicoutimi, chef-lieu du comté, et Saint-Alplonse.

Que, de plus, ce chemin de fer, qui serait en correspondance avec celui de Québec et Lac Saint-Jean, mettrait tout le comté de Chicoutimi, pendant les douze mois de l'année, en communication avec la cité de Québec, et pendant six ou sept mois de l'année, avec le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup, ainsi qu'avec presque tous les comtés sur les deux rives du Saint-Laurent en bas de Québec, et avec Québec même, au moyen d'une ligne régulière de bateaux à vapeur partant de Chicoutimi.

Que la longueur du chemin de fer serait d'environ 48 milles, du lac Saint-Jean à Chicoutimi, et de dix milles de plus pour atteindre Saint-Alphonse.

Que, à la dernière session de la législature de la province de Québec, une compagnie a été constituée par un acte spécial sous le nom de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac Saint-Jean.

Que la compagnie a déjà fait faire une exploration complète de Saint-Alphonse au lac Saint-Jean, et qu'on a trouvé un tracé avantageux.

Que vos pétitionnaires osent espérer que, dans l'intérêt de la navigation et du commerce, le gouvernement fédéral allouera, pendant la présente session, une subvention suffisante pour assurer la construction du chemin de fer en question.

J. A. GAGNÉ,
J. E. A. DE SAINT-GEORGES,
et 30 autres noms.

OTTAWA, 1er mars 1884.

Pièce "LJ" 13, pour la Couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

M. A. P. BRADLEY, QUÉBEC, 19 juillet 1884.

Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux, Ottawa.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous transmettre, pour l'information du département, copie d'une résolution du bureau de direction de cette compagnie, adoptée à une assemblée tenue le 10 du courant, laquelle transfère à MM. Ross et Cie, de Québec, la subvention payable par le gouvernement du Canada, à raison de $3,200 par mille, pour 10 milles de ce chemin de fer, à partir de la station n° 2186 au lac Simon, à la station n° 2714, près de la rivière à Pierre.

Voulez-vous avoir l'obligeance de marquer ce transfert dans vos livres, et d'accuser réception?

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. G. SCOTT, *secrétaire.*

EXTRAIT de la minute d'une assemblée des directeurs de la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, tenue à Québec le jeudi 10 juillet 1884, à 2 p.m.

PRÉSENTS :

T. LE DROIT, président.
S. PETERS, vice-président.
HON. M. D. A. ROSS.
R. P. VALLÉE.
T. A. PIDDINGTON.

Proposé par S. Peters, secondé par l'honorable M. D. A. Ross:—

Que la subvention du gouvernement du Canada au montant de $3,200 par mille pour les 10 milles de ce chemin de fer, à partir de la station n° 2186, au lac Simon, jusqu'à la station n° 2714, près de la rivière à Pierre, est ci-transférée à MM. Ross et Cie, de Québec, comme garantie pour des avances à faire pour l'achèvement de ces 10 milles, avec autorisation à eux donnée de recevoir du gouvernement le paiement de cette subvention quand elle deviendra due. Et que copie de cette résolution soit transmise à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, à Ottawa.—Adopté.

Vrai extrait de la minute.

J. G. SCOTT, *secrétaire.*

Pièce "L J" 14, pour la Couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DU GÉRANT GÉNÉRAL.

M. A. P. BRADLEY, OTTAWA, 8 avril 1885.

Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Comme on le demandait, en réponse à la demande faite par M. J. G. Scott par sa lettre, n° 35143, du 15 novembre dernier, du paiement

de la subvention pour la deuxième section de 10 milles au sud de Saint-Raymond, j'ai envoyé M. Ridout pour inspecter les travaux et en faire rapport. C'est ce qu'il a fait, et je vous transmets ci-joint copie de son rapport, par lequel il appert que cette section n'est pas terminée suivant les exigences du contrat, car il reste encore à faire tous les remblais, les ponceaux en maçonnerie avec conduites en fer, ainsi que le ballastage. Les travaux exécutés ont été bien faits et sont d'une bonne qualité. M. Ridout rapporte qu'il y a beaucoup d'ouvrage fait sur la troisième section de 10 milles, ce qui indique l'intention de poursuivre l'exécution de l'entreprise. M. Ridout m'informe que l'ouvrage fait sur cette troisième section de 10 milles dépasse de beaucoup en valeur ce qui reste à faire sur la deuxième section de 10 milles pour laquelle on demande paiement de la subvention. La subvention allouée à cette deuxième section est de $37,027.

J'ai l'honneur d'être, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'État.

(*Copie.*)

OTTAWA, 4 avril 1885.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer de l'État.

MONSIEUR,—En obéissance à vos instructions, j'ai inspecté, le 18 du mois dernier, la deuxième section de dix milles du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean qui s'étend du 10e au 20e mille au nord de Saint-Raymond.

Et j'ai l'honneur de faire rapport que les courbes et les rampes, autant que j'en ai pu juger sans faire de mesurages techniques, sont conformes aux exigences des plans et devis et profil du tracé approuvés par l'arrêté du conseil du 16 mars 1885.

A cause de la grande épaisseur de neige, je n'ai pu voir la largeur exacte des remblais, mais je n'ai pas lieu de douter qu'ils ont la largeur voulue de 15 pieds ; il y a, néanmoins, quelques tassements qui seront effectués au printemps. Les tranchées sont de la pleine largeur de 20 pieds et au delà, sauf une dans la roche au 20¾ mille, laquelle est de 18 pieds, et à celle-là il faudra un paraneige, aussi, une autre tranchée, de 19 pieds, dans la roche au 22½ mille.

Les ponceaux sont en maçonnerie, avec conduites en fer sous les levées de 12 pieds ; le reste est en bois. Le pont le plus important est celui sur la rivière Noire, pont complet de grillage, système Howe, de 100 pieds d'ouverture, bien construit, et qui repose sur des culées en maçonnerie de première classe où l'on a employé de la pierre des carrières de Terrebonne. La superstructure était près d'être finie lors de ma visite, mais la voie n'avait pas encore été transférée du chevalet temporaire sur le pont permanent. Je présume, cependant, qu'elle est aujourd'hui en place.

Voici les autres constructions sur cette section :—

Au 11e mille—Deux travées en bois, de 12 pieds, chacune de 12 pieds de haut sur fondation en roche. 13·16 mille—Une travée en bois, de 12 pieds, et de 15 pieds de haut. 14¼—Chevalet de 25 pieds de long et de 20 pieds de haut. A ce point, on a construit un ponceau en pierre et ciment de 6' x 4', et le chevalet sera remblayé. 17e mille—Chevalet de 200 pieds de long sur 20 pieds de haut. Il sera posé une conduite en fer de 3 pieds de diamètre, qui est maintenant sur les lieux, et le chevalet sera remblayé prochainement. 17½e mille —Chevalet de 200 pieds de long et de 35 pieds de haut. On a construit un ponceau en pierres sèches, de 5' x 4', remblayé en

roche des deux côtés ; ce remblai sera aussi achevé de bonne heure cette saison. 19·6—Chevalet temporaire de 50 pieds de long, et de 12 pieds de haut ; une structure en bois de 12 pieds d'ouverture sera dressé sur ce point.

On a posé la voie d'un bout à l'autre de cette section en se servant de rails d'acier de 56 livres, ayant un angle et une éclisse commune à chaque joint ; les traverses sont en épinette rouge et en cèdre.

Je n'ai pas pu voir le ballastage, à cause de la neige, mais l'ingénieur, M. Cadman, m'a dit qu'à peu près 6 milles étaient ballastés, et que le reste le serait de bonne heure ce printemps. J'ai observé plusieurs très belles sablonnières, à deux desquelles étaient des pelles à vapeur, prêtes à fonctionner de nouveau dès que le temps le permettra. Comme la plupart des levées sur cette section sont formées de sable et de gravier, qui s'y trouvent en abondance, la voie peut être en très bon ordre dans un mois ou à peu près après la fonte des neiges.

Il y a un bâtiment en troncs d'arbres et une plaque tournante au Lac Simon, vers le 10e mille, et quatre garages entre le 10e et le 20e mille.

J'ai fait deux milles à pied passé l'extrémité de la section en question, jusqu'à la rivière à Pierre, et j'y ai trouvé une nombreuse équipe d'hommes et de chevaux à l'ouvrage. Le dressement de la plate-forme est bien avancé sur ces deux milles. Sur la rivière à Pierre, on jettera un pont complètement en fer de 150 pieds, qui se fabrique actuellement aux usines de la Compagnie des ponts Dominion à Lachine ; on prépare les fondations des culées, et on a piqué et livré sur les lieux, de la carrière dans le voisinage, environ la moitié de la pierre nécessaire.

Je joins au présent rapport un mémoire, que m'a remis M. Scott, le gérant de la compagnie, des travaux faits et du nombre d'hommes actuellement employés depuis le 20e jusqu'au 34e mille, avec le profil de ces travaux.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

THOMAS RIDOUT.

QUÉBEC, 19 mars 1885.

Mémoire des travaux faits sur la section de la Rivière à Pierre, du 20e au 30e mille, les 10 milles au nord de la section qui vient d'être achevée.

Tranchées dans la terre	30,000	verges cubes.
Tranchées dans la roche	4,000	"
Maçonnerie de ponceaux	200	"
Pierre pour pont préparée	200	"
Défrichement	90	acres.
Traverses	8,000	"
Rails	300	tonnes.
Attaches	12	"
Grands chantiers—pierre	14	"
Grandes écuries	4	"
Petites écuries—chantiers	9	"
Construction de chemin de portage	25	milles.
Provisions, foin, avoine, dualine	$15,000	

Il y a environ 350 hommes qui travaillent sur cette section, avec 75 chevaux ; 4 équipes font des tranchées dans la roche, 9 dans la terre, 4 sont occupées aux défrichements, et les autres aux ponceaux, etc.

Ce chemin de fer est incontestablement un des plus importants de ceux subventionnés par le gouvernement fédéral. Les trois-quarts de son parcours de 175 milles traversent des terres de la couronne riches en bois de service, lesquelles, une fois ouvertes par le chemin de fer, donneront naissance à un commerce considérable de bois, et fourniront de quoi occuper un très grand nombre de travailleurs. Quoiqu'il n'y ait qu'un tiers de la ligne qui soit construit, à peu près un millier d'hommes sont employés dans les exploitations forestières, là où autrefois il n'y avait pas d'ouvrage. Pendant les douze derniers mois, on a transporté par ce chemin 8,130,000 pieds de bois de sciage, mesure de planche, 3,000,000 de pieds de bois carré, 17,144 cordes de bois de chauffage, 503 wagons d'espars, d'écorce à tanner ainsi que d'autres produits forestiers, et 50,388 voyageurs.

Quand la ligne aura atteint les environs du lac Saint-Jean, elle ouvrira à la colonisation une riche région agricole qui pourra faire subsister une population d'un million d'âmes, et produire abondamment du blé et d'autres céréales. Ce district a déjà une population de 40,000 habitants. Il est regrettable que les ressources de l'entreprise soient si limitées, car il est fort à désirer que le chemin de fer soit achevé le plus tôt possible.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

De Saint-Raymond au lac Saint-Jean—145 milles.

Estimation du coût, non compris les bâtiments des stations, ateliers, service d'eau, etc., etc., le matériel roulant, l'équipement et les travaux du génie, soumise par la compagnie, les 2 et 8 novembre 1883.

—	SECTIONS.	Estimation du coût.	Proportion par rapport au tout.	Proportions de la subvention totale, payables à l'achèvement de chaque section.
	De Saint-Raymond au	$		$
1	10e mille.	152,192	7·61	35,310
2	Du 10e au 20e	159,523	7·98	37,027
3	20 " 30	165,331	8·27	38,373
4	30 " 40	119,990	6·00	27,840
5	40 " 50	131,690	6·58	30,532
6	50 " 60	117,890	5·89	27,330
7	60 " 70	115,340	5·77	26,773
8	70 " 80	124,750	6·24	28,953
9	80 " 90	185,470	9·27	43,012
10	90 " 100	149,650	7·48	34,707
11	100 " 110	112,490	5·62	26,077
12	110 " 120	127,390	6·37	29,557
13	120 " 130	133,570	6·67	30,949
14	130 " 140	132,370	6·61	30,670
15	140 " 145	72,855	3·64	16,890
		$2,000,441	100·00	$464,000

Subvention—145 milles, à $3,200 par mille.....$464,000

Pièce "LJ" 15, pour la Couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 22 *avril* 1885.

Vu un mémoire daté du 17 avril 1885, du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, lequel représente qu'il a été fait par les employés compétents une inspection d'une autre section de la ligne subventionnée de la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, cette section étant la deuxième section de 10 milles au nord de Saint-Raymond.

Sur les rapports des 8 et 16 du courant, de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, à l'effet que les travaux sur cette section sont complétés au point qu'elle peut être ouverte à la circulation des trains en toute sûreté, et que le montant de la subvention allouée pour cette section est de $37,027, le ministre recommande qu'autorisation soit donnée pour le paiement à la compagnie de la somme qui vient d'être mentionnée.

Le comité est d'avis que l'autorisation nécessaire soit accordée en conséquence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce LJ 16 produite par le ministère public, le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN,
QUÉBEC, 9 septembre 1885.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Nous avons transporté à MM. Ross et Cie, par acte notarié, la subvention que le gouvernement fédéral doit payer sur trente milles de ce chemin de fer, allant de la station d'arpentage 2714, près de la rivière à Pierre, jusqu'à la station 4289, vis-à-vis l'île du Lac Edouard.

Ross et Cie désirent autoriser la banque de Québec à toucher l'argent, et nous demandent de faire (sur votre modèle imprimé), en faveur de la banque, une procuration à cette fin.

La procuration ne devrait-elle pas être faite par Ross et Cie, vu qu'ils ont déjà un transport de la subvention ?

Si, au contraire, c'est la compagnie qui doit la faire, y aurait-il objection à ce que nous disions dans cette procuration que c'est pour la subvention de la station 2714 à la station 4298 ? Je demande cela parce que votre modèle imprimé dit qu'il ne doit pas être fait de renvois.

Comme nous avons une assemblée des directeurs à trois heures de l'après-midi, demain, pour clore l'affaire, voudriez-vous avoir l'obligeance de me télégraphier une réponse à ces deux questions ?

Votre dévoué,
J. G. SCOTT.

Pièce LJ 17, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

BANQUE DE QUÉBEC, OTTAWA, 11 septembre 1885.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer un reçu de MM. Ross et Cie, de Québec, pour être conservé dans les archives de votre bureau. Veuillez en accuser réception.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

S. PIDDINGTON,
Pour le gérant.

Pièce LJ 18, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUS. HAMEL,
Greffier, C.R.

OTTAWA, 7 septembre 1885.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai, dans le cours de la semaine dernière, inspecté la troisième section de dix milles du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, s'étendant depuis le 20e jusqu'au 30e mille nord de Saint-Raymond; et j'ai maintenant l'honneur de faire rapport que—

Les courbes et les pentes, autant que j'ai pu en juger sans les mesurer avec les instruments, sont conformes aux exigences du cahier des charges et aux plan et profil de tracé approuvés par arrêté rendu en conseil le 16 mars 1885.

Le sol a été déboisé sur une largeur de 50 pieds de chaque côté du centre de la ligne. Déboisement.

La largeur des tranchées dans la roche est de 20 pieds au niveau des remblais, celle des tranchées dans la terre est de 24 pieds, et celle des remblais 15 pieds. Tranchées et remblais.

Les ponceaux sont pour la plupart en pierre—les plus petits construits à sec et les plus grands au ciment de Portland—et d'une construction solide. Ils sont en bois dans les petits remblais, mais de ceux-là il n'y a pas beaucoup. Ponceaux.

Au 22⅓e mille, un pont de grillage en acier, à tablier inférieur et de 150 pieds d'ouverture, avec culées de maçonnerie de premier ordre en granit et au ciment de Portland. Au 25¼e mille, pont à poutres d'acier, de 30 pieds d'ouverture, avec culées en maçonnerie. Au 25¾e, pont à poutres d'acier, de 30 pieds d'ouverture, avec culée de maçonnerie. Ponts.

Ces ponts ont été construits par la *Dominion Bridge Company*, et sont d'une très ample force.

Au 28½e mille, pont de chevalets (provisoire) de 400 pieds de longueur et 16 de hauteur moyenne. Ici il a été construit un aqueduc à pierres sèches, et le tout sera recouvert d'un remblai solide dans une quinzaine de jours.

Superstructure.

La voie permanente de cette section se compose de rails d'acier de 56 livres, munis d'une éclisse à cornières et d'une éclisse plate à chaque joint.

Les traverses sont d'épinette rouge et de cèdre.

La voie a été amplement ballastée jusqu'au 28e mille, et les deux derniers milles seront bientôt finis vu qu'il y a deux trains de ballastage à l'œuvre. Les remblais se composent de bon gravier et la voie est très bien faite jusqu'au 30e mille.

Garages.

Au 22e mille—	deux garages permanents,	en tout	1,500 pieds.
25e "	évitement de ballastage,	"	1,000
30e "	garage permanent,	"	800

Au 22e mille il y a une remise provisoire pour deux locomotives, avec réservoir et appareil d'alimentation, et un petit atelier de réparation.

Sur la section suivante les travaux sont bien avancés jusqu'au 40e mille; la voie est posée jusqu'au 35e mille, et l'on espère que la ligne sera complètement achevée jusqu'au 40e mille vers la fin d'octobre.

L'ingénieur de la compagnie, M. Cadman, m'a fourni un profil (que j'inclus) indiquant l'état des travaux sur la section en dernier lieu mentionnée. Il y a actuellement assez de rails et d'attaches de délivrés sur la ligne pour poser la voie jusqu'au 50e mille, point où la compagnie espère se rendre avant la fin de la saison.

Voir note au dos de n° 36422.

Toutefois, le tracé n'a pas été approuvé au delà du 31e mille, attendu que la compagnie n'a pas encore soumis à nouveau les plans et profils. J'ai attiré l'attention de M. Scott là-dessus, vu que le contrat porte que le tracé doit être approuvé par le gouvernement avant que les travaux soient commencés sur quelque section que ce soit.

Il y a actuellement en service, pour la construction, deux excavateurs à vapeur, 3 locomotives, 41 wagons à plate-forme découverte, et 2 wagons à marchandises couverts.

Il n'a pas été construit de bâtiments de station d'une nature permanente sur la section, entre le 20e et le 30e mille; mais comme la localité est totalement inhabitée il n'en est naturellement pas de besoin immédiat, et il n'y a pas d'inconvénient à ce que la construction en soit différée jusqu'à ce que les emplacements voulus soient plus développés.

Pour clore j'ajouterai que la compagnie exploite actuellement ce chemin de fer jusqu'au lac Simon, point situé à 10 milles nord de Saint-Raymond et à 46 milles de Québec, et le tout à venir jusqu'au point qui fait le sujet du présent rapport spécial est en très bon état.

Le matériel roulant actuellement en service pour la circulation consiste en 3 locomotives, 2 voitures à voyageurs de 1re classe, 2 voitures à voyageurs de 2e classe, deux wagons pour le bagage et la poste, 2 fourgons, 8 wagons à

marchandises couverts, 80 wagons à plate-forme découverte, 2 charrues à neige et 7 wagonets de tournée.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOMAS RIDOUT.

Note.—Pour la proportion de subvention payable sur chaque section, *voir* rapport du 4 avril 1885.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 12 septembre 1885.

MONSIEUR,—M. Ridout a inspecté la section du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean située entre le 20e et le 30e mille nord de Saint-Raymond, en vue du paiement de la subvention y afférente. Cette section paraît avoir été coustruite suivant les exigences du contrat. Toutefois, il n'a pas été élevé de bâtiments de station sur cette section, mais comme c'est dans la forêt il n'en est réellement pas besoin pour à présent. Je pense donc que d'après les conditions du contrat, la subvention de $38,373 afférente à cette section se trouve acquise à la compagnie, qui peut être considérée comme ayant droit de la toucher.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

(*Copie.*)

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par l'honorable subdélégué du gouverneur en conseil le* 15 *septembre* 1892.

Vu le mémoire, daté le 14 septembre 1885, du sous-ministre des chemins de fer et canaux, exposant qu'à la date du 12 du mois courant l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait rapport qu'une autre section de dix milles de la ligne subventionnée du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean a été dûment inspectée.

Le ministre représentant que cette section, située entre les 20e et 30e milles nord de Saint-Raymond, a été construite suivant les exigences du contrat passé avec la compagnie, ajoutant que toutefois il n'a pas été construit de bâtiments de station, vu que le chemin passe à travers une épaisse forêt où il n'en est pas encore besoin.

Et le ministre, sur l'avis de l'ingénieur en chef, recommandant qu'autorisation soit donnée de payer à la compagnie le montant de sa subvention afférent à la section en question, savoir : $38,373 :

Le comité conseille d'accorder l'autorisation voulue.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ" 20, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN,

QUÉBEC, 21 septembre 1885.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer, Ottawa.

MONSIEUR,—Je vous envoie des copies notariées des transports suivants de subventions payables par le gouvernement à cette compagnie.—TESSIER, N.P.—savoir :—

24 août 1888. Transport à Ross et Cie, de $70,000 sur la subvention spéciale de $96,000. Statut de 1885.

24 août. Transport de $26,000 sur la subvention spéciale de $96,000, à l'honorable J. G. Ross, en sa qualité de président de la Compagnie d'exploitation forestière et de trafic du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean (*Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Co*).

14 septembre. Transport à Ross et Cie, de $32,000, subvention pour 10 milles allant de la station d'arpentage 3770 à la station 4298.

Veuillez accuser réception.

Votre obéissant serviteur,

J. G. SCOTT, *secrétaire.*

Pièce "LJ" 21, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION FORESTIÈRE ET DE TRAFIC DU CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN (*Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Co*).

QUÉBEC, 10 octobre 1885.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer copie d'une résolution du bureau des directeurs de la Compagnie d'exploitation forestière et de trafic du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean (*Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company*), transportant à la banque de Québec la subvention au montant de $26,000 à moi transportée en ma qualité de président de cette compagnie, le 24 août dernier, par acte devant Tessier, N.P., dont copie vous a été dûment expédiée.

Veuillez accuser réception.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JNO. G. ROSS, *président.*

QUÉBEC, 6 octobre 1885.

EXTRAIT du procès-verbal d'une assemblée des directeurs de la Compagnie d'exploitation forestière et de trafic du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, tenue à Québec le 6 octobre 1885 :

Proposé par E. Beaudet, appuyé par l'honorable P. Garneau, et résolu—

"Que la portion de la subvention spéciale de $96,000 votée par le parlement fédéral, en 1885, à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, s'élevant à $26,000 et transportée à l'honorable J. G. Ross en sa qualité de président de la Compagnie sus-dénommée, par acte passé devant Tessier, N. P., le 24 août 1885, soit et est par le présent transportée à la banque de Québec, à titre de garantie pour l'avance de fonds à être faite à la compagnie, avec autorisation à la dite banque d'en recevoir le paiement lorsqu'elle sera due." —Adopté.

Pour extrait conforme

Secrétaire.

Pièce LJ 22 produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL.

OTTAWA, 9 novembre 1886.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—M. Ridout a inspecté la station du chemin de fer du Lac Saint-Jean, s'étendant du 30e au 40e mille nord de Saint-Raymond, en réponse à la demande, par la compagnie, du paiement de la subvention afférente à cette section de 10 milles, et il fait rapport que les travaux ont été exécutés selon les conditions du contrat, et que le chemin est en bon état d'exploitation. Toutefois, il n'a pas été construit de bâtiments de station ; mais comme le chemin passe à travers une épaisse forêt il pense que le besoin ne s'en fait pas sentir à présent. La subvention afférente à cette section s'élève à la somme de $27,840, qui peut être considérée comme acquise à la compagnie.

Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 23 produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 16 *novembre* 1885.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 9 novembre 1885, exposant que le 9 du mois courant l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait, relativement à la quatrième section de 10 milles

de la ligne subventionnée du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, allant du 30e au 40e mille nord de Saint-Raymond, un rapport portant que les travaux ont été exécutés suivant les conditions du contrat, que le chemin est en bon état d'exploitation et que le montant de la subvention afférente à cette section s'élève à $27,840 ;

Et le ministre recommandant qu'autorisation soit en conséquence donnée de payer cette somme :

Le comité conseille d'accorder l'autorisation voulue.

JOHN J. McGEE,
Greffier, C.R.

Pièce "L.J." 24 produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 11 janvier 1886.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—Le secrétaire de la Compagnie du chemin de Québec et Lac Saint-Jean ayant demandé l'inspection de la portion du chemin de cette dernière située entre les 40e et 50e milles nord de Saint-Raymond, afin d'obtenir le paiement du montant de subvention y afférent, j'ai l'honneur de vous informer que M. Ridout a examiné la section en question et fait rapport que le tracé est conforme aux exigences du contrat, que les travaux exécutés sont bien faits et de bonne qualité, à l'exception de quelques ponceaux en bois qui ne sont pas recevables, et qu'il reste à faire les travaux suivants pour finir la section, savoir :—

1. Construire, sur la rivière Mequiq, un pont en fer de 60 pieds d'ouverture, dont les matériaux sont sur les lieux.
2. Remblayer 60 pieds de chevalets provisoires, et combler les creux dans les remblais.
3. Achever de ballaster sept milles de chemin.
4. Remplacer les ponceaux de bois par de la maçonnerie ou des tuyaux de fonte.
5. Pourvoir aux services d'eau.

M. Ridout estime que l'exécution des travaux qui restent à faire et la substitution de maçonnerie aux ponceaux de bois coûteront $6,000.

J'ajouterai qu'il n'y a pas de bâtiments de construits ; mais comme le chemin passe à travers une épaisse forêt il n'en sera pas besoin de quelque temps encore.

Le matériel roulant se compose de :—

4 locomotives.
2 voitures à voyageurs de 1re classe.
2 " " 2e "
2 wagons pour le bagage et la poste.
2 fourgons.
8 wagons à marchandises couverts.

80 wagons à plate-forme découverte.
2 charrues à neige.

Le montant de subvention afférent à cette section est de :—

	$30,532.00
Moins la valeur de l'ouvrage qui reste à faire, savoir..	6,000.00
Ce qui laisse une balance de	$24,532.00

Je considère que l'on pourrait sans risque payer cette balance de $24,532.00.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

QUÉBEC, 12 janvier 1886.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer, Ottawa.

MONSIEUR,—De la part de la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, je demande à passer contrat avec l'Etat relativement à la portion de ce chemin qui s'étend depuis sa jonction avec le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, et subventionnée par la 48-49e Victoria, chapitre 59.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. G. SCOTT, *secrétaire.*

Pièce "LJ" 26, produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur géneral en conseil le* 18 *janvier* 1886.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 13 janvier 1886, lequel soumet un rapport de l'ingénieur en chef, daté le 11 janvier courant, et portant que le fonctionnaire à ce compétent a fait une inspection d'une nouvelle section de 10 milles d'une ligne subventionnée du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, située entre le 40e et le 50e mille nord de Saint-Raymond—le tracé jusqu'au 54e mille ayant été approuvé par arrêté en conseil du 7 novembre dernier—et que la subvention afférente à cette section s'élève à $30,532, mais qu'il reste encore à faire de l'ouvrage pour $6,000 —ajoutant qu'à son avis la somme de $24,532 peut être payée sans risque ;

Et le ministre, sur le rapport de l'ingénieur en chef, recommandant qu'autorisation soit donnée de payer le montant en question, savoir, vingt-quatre mille cinq cent trente-deux piastres ($24,532) :

Le comité conseille d'accorder l'autorisation voulue.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ 27" produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 28 *janvier* 1886.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 25 janvier 1886, exposant qu'à la dernière session du parlement la subvention suivante a été votée, savoir :—

"A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à la condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant en totalité $96.000."

Et que le 12 du mois courant la compagnie a demandé à passer contrat dans le but d'obtenir cette subvention, et a fourni des plans du chemin.

Et le ministre ayant de plus soumis un rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, daté le 23 janvier courant et portant que la distance entre les points nommés est de trente et un (31) milles, que la courbe la plus brusque est de 7°—soit de 819 pieds de rayon, que la pente maxima est de 132 pieds par mille, et que le chemin est déjà construit et a été en opération plusieurs années.

Et le ministère recommandant que le projet de convention ci-joint, contenant le cahier des charges et le devis de ce chemin soit approuvé, et qu'il soit autorisé à signer le dit projet de contrat de la part du gouvernement, vu que la compagnie a prolongé son chemin jusqu'à un point situé à 50 milles nord de Saint-Raymond, ainsi que l'exige l'acte subventionnant ce chemin.

Le comité soumet le contrat à l'approbation de Votre Excellence, et il suggère que l'autorisation voulue soit accordée en conséquence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A.

CAHIER DES CHARGES ET DEVIS.

1° Le chemin de fer sera une ligne à voie simple d'une largeur de quatre pieds huits pouces et demi, avec les garages nécessaires.

2° Les alignements, les pentes et les courbes devront être les plus favorables que permettra la configuration du pays, le maximum des pentes ne devant pas dépasser cent trente-deux pieds au mille, et la courbe minima ne devant pas avoir moins de huit cent dix-neuf pieds de rayon.

3° Dans toutes les parties boisées le terrain devra être déblayé sur une largeur de pas moins de cinquante pieds de chaque côté du centre de la ligne ; tous les troncs d'arbres et branchages seront complètement brûlés, et il n'en devra pas être jeté sur le chemin attenant.

4° Toutes les souches devront être arrachées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur, ou les remblais de moins de deux pieds de hauteur.

5° Toutes les souches devront être coupées à fleur de terre lorsque les remblais auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur.

6. Dans les endroits habités le chemin de fer devra être bordé de clôtures de fil métallique ou de clôtures de bois solidement faites, avec les barrières et passages nécessaires pour les besoins des cultivateurs.

7. Il devra y avoir des passages à niveau avec des fosses garde-bestiaux et des écriteaux à toutes les grandes routes croisant le chemin de fer au niveau des rails.

8. La largeur des tranchées au niveau des remblais sera de dix-huit pieds dans la roche et de vingt pieds dans la terre, et celle des remblais sera de quinze pieds.

9. Il devra être pourvu à un assainissement efficace au moyen de fossés découverts et de rigoles souterraines.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de grandeur et de force suffisantes pour les objets en vue ; les piles et culées des ponts de grillage en bois devront être en maçonnerie massive à l'exception des culées du pont de la Petite-Rivière, au deuxième mille nord de la jonction avec le chemin de fer de la Rive-Nord, qui pourra être en coffrages de bois de pin remplis de pierre, et les ponceaux de rigoles passant sous des remblais de plus de douze pieds de hauteur devront être bien construits, en maçonnerie de seconde classe ou en fer, faits de matériaux durables et convenables, d'un caractère absolument permanent, et égaux, sous tous les rapports essentiels, aux meilleurs ouvrages de ce genre employés dans les travaux de chemins de fer en Canada. Les ponceaux sous les remblais de moins de douze pieds de hauteur pourront être en bois de pin. La superstructure des ponts de grillage pourra être en bois.

11. Les rails seront en acier et ne devront pas peser moins de cinquante-six (56) livres par verge linéaire ; ils devront être d'un modèle approuvé et assujétis au moyen d'éclisses de la meilleure espèce.

12. Le chemin devra être bien ballasté avec du gravier ou quelque autre matière convenable. Les traverses auront au moins huit pouces de face sur six pouces d'épaisseur et huit pieds de longueur—et être au nombre de 2,600 au mille.

13. La compagnie établira des voies de garage et d'évitement, des stations, réservoirs d'eau, plaques tournantes ou Y, et les autres constructions et bâtiments qu'il pourra falloir pour répondre aux besoins du service.

14. La compagnie devra avoir tout le matériel roulant nécessaire pour subvenir aux besoins du service et des affaires de la ligne.

Le présent contrat fait le jour de en l'année mil huit cent quatre-vingt-six—

Entre Sa Majesté la REINE, agissant pour la Puissance du Canada et à ce représentée par l'honorable John Henry Pope, ministre des chemins de fer et canaux, de la première part, et la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, de la seconde part,

Fait foi qu'attendu que par un acte passé pendant la session du parlement du Canada tenue dans la quarante-huitième et quarante-neuvième année du règne de Sa Majesté, chapitre vingt-neuf, et intitulé "Acte autorisant l'octroi des subventions y mentionnées pour aider à la construction de certains chemins de fer," il est, entre autres choses, décrété "que le gouverneur en conseil pourra accorder à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à la condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond,—

"Une subvention ne dépassant pas trois mille deux cents piastres par mille et n'excédant pas en totalité quatre-vingt-seize mille piastres," pourvu que le dit chemin de fer soit commencé dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1885 et soit achevé dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil,—et qu'il soit construit en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention à être conclue par la compagnie avec le gouvernement; le tracé de cette ligne de chemin de fer devant être aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil, et la dite subvention devant être payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la portion ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise,—valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre.

Et pourvu aussi que l'octroi de cette subvention soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la ligne ainsi subventionnée, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Et considérant que le gouverneur en conseil a dûment approuvé le cahier des charges et devis ci-annexé, marqué A, comme étant le cahier des charges et devis pour la construction de la voie ferrée depuis la jonction du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, sur le chemin de fer de la Rive-Nord, jusqu'à Saint-Raymond, ainsi que le tracé de la dite voie ferrée;

A ces causes, la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, en considération de la dite subvention à lui être payée de la manière susdite, convient de ce qui suit avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, savoir :—

1. Que la compagnie a déjà construit, depuis la jonction du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, sur le chemin de fer de la Rive-Nord, jusqu'à Saint-Raymond, une voie ferrée dont les points, le tracé, et le parcours sont indiqués sur la carte marquée "B," déposée au département des chemins de fer et canaux, ainsi que tous les ponts, ponceaux et ouvrages en dépendant, et qu'elle a parachevé la dite ligne de chemin de fer, avec ses ponts et ponceaux, et fait tous les travaux d'art tant en ce qui regarde les ouvrages sur le terrain qu'en ce qui a trait à la préparation des plans ou aux autres ouvrages de bureau, à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2. Que la compagnie a établi, à la satisfaction du dit ministre, qu'elle a rempli la condition énoncée dans l'acte susmentionné quant au prolongement de son chemin jusqu'à un point à 50 milles au nord de Saint-Raymond.

3. Que les pentes et les alignements sont les plus favorables que permette la configuration du pays, en conformité du susdit devis ci-annexé et marqué A.

4. Que la compagnie a fourni des profils et plans de toute la ligne de chemin de fer subventionnée; ces profils et plans ont été approuvés par le gouverneur en conseil, et avant qu'il ne soit fait aucun paiement, la compagnie fournira tous autres états qui pourront être nécessaires pour démontrer au ministre des chemins de fer et canaux la valeur relative des travaux exécutés en comparaison de ceux restant à faire.

6. Que la compagnie tiendra exactement et fidèlement la dite ligne de chemin de fer, avec le matériel roulant voulu, en bon et suffisant état de fonctionnement, et qu'elle exploitera continuellement et fidèlement le dit chemin.

7. Que la compagnie a complété la dite ligne de chemin de fer et les travaux s'y rattachant conformément, sous tous rapports, au cahier des charges et devis ci-annexé, marqué A, et ce sur une ligne de tracé approuvée par le gouverneur en conseil.

8. Que l'octroi de la dite subvention sera sous réserve de telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la ligne ainsi subventionnée, des droits de circulation ou des conventions de trafic ou autres droits propres à leur donner toutes les facilités raisonnables et un tarif uniforme de péages par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

9. Et que la dite ligne de chemin de fer avec les ouvrages en dépendant, ainsi que tous les droits, privilèges, et biens meubles et immeubles de toute espèce, seront la propriété de la compagnie.

En foi de quoi la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean a fait apposer son sceau de corporation au présent contrat, et fait signer le dit présent contrat par son président et son secrétaire, et le ministre des chemins de fer et canaux y a apposé sa signature et l'a fait sceller et contresigné par le secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Signé par le président et par le secrétaire de la dite compagnie, et scellé du sceau de la compagnie, en présence de——————

Signé et scellé par le ministre et par le secrétaire du département des chemins de fer et canaux, en présence de——————

Ministre des chemins de fer et canaux.

Secrétaire.

Pièce "LJ" 28, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

Chemins de fer de l'État,

Bureau de l'ingénieur en chef et gérant général,

Ottawa, 11 février 1886.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Monsieur,—Par la 48e Victoria, chapitre 59, il a été accordé "A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à la condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point à 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $96,000."

J'ai l'honneur de faire rapport que la voie est posée sur une distance de 50 milles au nord de Saint-Raymond, et bien que le chemin ne soit pas encore

absolument achevé selon le contrat, il me semble qu'étant en état de fonctionnement sur les 50 milles nord de Saint-Raymond il peut être accepté comme un accomplissement de la condition énoncée dans l'Acte des subsides qui accorde les $96,000. A la date du passage de l'Acte la section de 31 milles entre la jonction du chemin de fer de la Rive-Nord et Saint-Raymond était achevée et avait été quelque temps en opération. Je considère donc que la subvention de $96,000 est acquise à la compagnie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 29, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 17 *février* 1886.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 12 février 1886, exposant que par la 48-49e Victoria, chapitre 59, autorisation a été donnée d'accorder à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean une subvention n'excédant pas $96,000 pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolongeât son chemin jusqu'à un point 50 milles nord de Saint-Raymond ; que le 28 janvier il a été rendu en conseil un arrêté autorisant la passation d'un contrat pour cette entreprise, et que le 10 du mois courant ce contrat a été dûment fait et passé ;

Le ministre représentant qu'à la date du 11 courant l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport que le chemin est en état de fonctionnement sur les 50 milles au nord de Saint-Raymond, et peut être accepté comme un accomplissement de la condition énoncée dans l'Acte, et, de plus, que la section de 31 milles actuellement subventionnée et s'étendant depuis la jonction du chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond était achevée et en opération dès avant le passage de l'Acte—ajoutant que, par conséquent, il regarde la dite subvention de $96,000 comme acquise à la compagnie ;

Et le ministre recommandant qu'autorisation soit donnée de payer cette somme à la dite compagnie ;

Le comité conseille d'accorder l'autorisation voulue.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ" 30, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUST. HAMEL,
Greffier, C.R.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

BUREAU DU MINISTRE, 4 mars 1886.

A l'honorable J. A. POPE,
Ministre des chemins de fer.

MON CHER M. POPE,—Je vous inclus la pétition du président du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, laquelle m'a été mise entre les mains afin que je vous la transmette.

Croyez-moi votre dévoué,
ADOLPHE P. CARON.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN,

QUÉBEC, 2 mars 1886.

L'honorable J. H. POPE,
Ministre des chemins de fer, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai instruction de réitérer respectueusement la demande, faite au gouvernement fédéral le 26 janvier 1885, que la subvention votée à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean soit portée à $6,000 par mille pour toute la distance de 180 milles de Québec au lac Saint-Jean. A l'appui de cette demande, les directeurs allèguent les faits suivants, savoir :

1. Ce chemin est devenu un important tributaire du chemin de fer trans-Pacifique canadien, par le fait que ce dernier vient d'être prolongé jusqu'au port de Québec.

2. Il est destiné à ouvrir à l'agriculture et aux exploitations forestières un riche territoire contenant, entre le Saguenay et le Saint-Maurice, environ 28,000,000 d'acres de bonne terre, capables de soutenir une population de plus d'un million d'âmes, et contenant déjà à peu près 40,000 habitants, qui, à cause de leur position isolée, n'ont jusqu'ici profité d'aucun des travaux publics ni d'aucune dépense de deniers publics du pays.

3. Ce chemin de fer devra finir par faire partie d'une ligne allant jusqu'à la baie James et ouvrant, à 300 milles plus au sud que la baie d'Hudson, un territoire dont la valeur, sous les rapports de la pêche, des mines et de l'agriculture, a été trop peu appréciée jusqu'ici. Et pour cette raison le chemin de fer est plutôt d'intérêt interprovincial que d'intérêt local.

4. Le chemin de fer a déjà procuré d'inestimables avantages à la région qu'il traverse ; la colonisation et les industries y progressent rapidement, et les exploitations forestières, auparavant inconnues dans ce district, y donnent de l'emploi à environ 1,500 personnes, ce qui fait espérer que si cela continue nous aurons en très peu d'années, dans la partie septentrionale de la province, une autre région comme les townships de l'Est.

Pour toutes ces raisons ce chemin a des titres spéciaux qui ne sauraient être allégués en faveur d'aucun des autres au rang desquels il a été jusqu'ici mis par la législation fédérale, et peut à beaucoup d'égards être considéré comme une entreprise dont l'Etat devrait se charger.

La distance totale depuis sa jonction avec le chemin de fer trans-Pacifique canadien, à 4 milles ouest de Québec, jusqu'au lac Saint-Jean, est de 175 milles,

ou, si on y ajoute 5 milles pour le prolongement jusqu'en eau profonde au lac Saint-Jean, de 180 milles.

La longueur de chemin achevée depuis la jonction jusqu'à l'Ile du Lac Edouard est de 82 milles, ce qui laisse encore 98 milles à construire.

Les subventions actuelles en argent sont :—

Canada, 175 milles à $3,200	$ 560,000
Province de Québec, 170 milles à $5,000	850,000
Ville de Québec, $450,000, moins intérêt et escompte	400,000
	$1,810,000

soit, à peu près $10,000 par mille, en outre d'une subvention de 5,000 acres de terre par mille, de la part de la province de Québec.

Jusqu'ici, le chemin, qui est difficile à construire, a coûté, avec son équipement partiel, environ $22,700 par mille, et l'on estime que lorsqu'elle sera parfaitement équipée et pourvue de son matériel d'exploitation la ligne entière coûtera environ $30,000 par mille. Pour achever la portion construite la compagnie a eu à sa disposition un large montant de capital privé, sur lequel il n'y a pas à compter pour la dernière moitié du chemin, et une avance de $148,000 que la province de Québec lui a faite sur et à même de futures subventions. Il a aussi fallu dépenser, pour achever les derniers 40 milles, la somme de $96,000 votée par le parlement fédéral, à sa dernière session, pour 30 milles précédemment construits—somme qui, d'après le contrat, aurait dû être consacrée à la construction d'une entrée indépendante dans la ville de Québec. C'est ainsi qu'environ $244,000 des subventions afférentes à des portions non finies du chemin ont été forcément dépensées pour achever les dispendieuses sections centrales. Les travaux les plus dispendieux de toute la ligne sont encore à faire : je veux parler de la construction d'un pont sur la rivière Batiscan et du terrassement sur la section culminante au delà du Lac Edouard. On voit par là combien il importe que le gouvernement fédéral vienne de nouveau au secours de la compagnie, afin qu'elle puisse achever la ligne principale, pour ne rien dire des embranchements sur Chicoutimi, sur La Tuque et sur Saint-Gabriel—100 milles en tout—sans lesquels il ne peut pas être subvenu aux besoins de la population actuelle et le trafic du chemin de fer ne recevra pas l'impulsion nécessaire au succès de l'entreprise. Si la subvention est portée à $6,000 par mille, ainsi que susdit, la compagnie entreprendra d'achever la ligne principale jusqu'au Lac Saint-Jean pendant l'été de 1887 ; de construire une nouvelle entrée par Saint-Ambroise dans la ville de Québec, et jusqu'aux travaux du gouvernement aux docks Louise ; de prolonger le chemin de cinq milles jusqu'en eau profonde, au lac Saint-Jean ; de mettre un vapeur sur le lac Saint-Jean pour amener toutes les paroisses du lac en communication avec le chemin de fer, et de construire les quais et phares nécessaires pour rendre sûre la navigation du lac.

La compagnie n'a pas insisté à ce qu'il fût fait droit à sa demande l'année dernière, à cause des lourdes charges que le gouvernement avait à s'imposer pour d'autres chemins de fer et travaux publics, mais les directeurs espèrent que les titres de l'entreprise vont maintenant être reconnus, et qu'il pourront être mis en mesure d'achever, sans plus de retard, un chemin qui, avec ses embranchements, formera un grand réseau appelé à développer toute la précieuse portion septentrionale de la province de Québec.

Si l'aide supplémentaire demandée n'est pas accordée, l'impossibilité de trouver plus de capitaux privés qu'il n'y en a déjà dans l'entreprise, jointe au

fait que les subventions de la portion inachevée du chemin ont été en grande partie dépensées à l'avance, forcera la compagnie à suspendre les opérations. Un pareil résultat serait grandement regretté par toute la province, où ce chemin de fer est regardé comme une entreprise nationale.

Ainsi que demandé par le très honorable premier ministre, dans l'entrevue qu'il a eue aujourd'hui avec les directeurs, j'ai l'honneur de joindre à la présente demande copie des rapports et statistiques ayant trait à la région que ce chemin de fer est destiné à ouvrir.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAS. G. ROSS,
Président.

RELATION D'UNE EXCURSION DU LAC SAINT-JEAN À QUÉBEC,

Faite à travers l'intérieur et par le tracé projeté du chemin de fer, par le révérend J. E. Lizotte, curé de Notre-Dame du Lac Saint-Jean (Roberval) et MM. Euloge Ménard, marchand, et Horace Dumais, arpenteur provincial, du même lieu. (Extrait, par permission, du journal du révérend M. Lizotte.)

Les excursionistes quittèrent le lac Saint-Jean en voiture et se rendirent ainsi jusqu'aux nouveaux établissements récemment fondés sur les bords du lac Mouchette, à la distance de 25 milles du lac Saint-Jean. Là ils prirent deux canots d'écorce et des hommes, puis se mirent en route munis des vivres, tentes et autres attirails nécessaires. Voici un résumé de leur labeur de chaque jour.

1er juin 1885.—Quitté le lac Bouchette en deux canots. Traversé le lac et campé pour la nuit à 6 milles nord du fond du lac des Commissaires.

2 juin.—Sur le lac des Commissaires, puis remonté la rivière Ouiatchouan par une chaîne de lacs jusqu'au lac Ecarté, où cette rivière prend sa source. Fait ensuite un portage de 20 acres jusqu'aux sources de la Bostonais—le lac Najoualouank, qui a 12 milles de longueur ; couché là.

3 juin.—Quitté le lac Najoualouank, fait un portage de 28 acres, et remonté un cours d'eau à travers une chaîne de lacs, puis fait un portage pardessus la ligne de faîte jusqu'aux eaux du lac Edouard, et campé sur le portage.

4 juin.—Fini le portage de 28 acres par une chaîne de lacs se jetant dans le lac Edouard. Traversé le lac Edouard aux deux tiers à peu près de sa longueur, et fait un portage d'environ 20 acres vers l'ouest. Quitté le lac Edouard, entré dans une chaîne de lacs, puis dans le petit lac Ecarté, et campé là. Fait trois quarts de jour seulement, vu que c'est jour de fête.

5 juin.—Quitté le petit lac Ecarté et descendu jusqu'à la rivière Vermillon, dans la rivière Jeannotte et le lac Castor. Puis descendu la rivière jusqu'à l'île du Lac Edouard, près des "fourches."

6 juin.—Quitté la rivière pour "portager" les rapides jusqu'au lac Vermillon ; de là, entré dans le lac des Iles, et arrivé, vers midi, à l'embouchure de la rivière Méquiq, qui vient de l'est se jeter dans la Batiscan. Laissé les canots là, pour que les hommes les ramènent au lac Saint-Jean, et pris la plateforme du chemin de fer que l'expédition suivit à pied, sur une distance de 20 milles, jusqu'au bout de la voie, à la Rivière à Pierre, où l'on passa le dimanche à la résidence de M. St-Onge.

8 juin.—Pris le train de ballastage de la Rivière à Pierre au Lac Simon, et là les excursionistes prirent le train régulier pour Québec, où ils arrivèrent à 6 heures du soir.

Voici maintenant une description des différents points le long de la ligne.

LAC BOUCHETTE.

Le territoire autour de ce lac est en partie divisé en lots, dont se composent les townships de Dablon et de Dequen. Bien qu'il n'y ait que deux ans que le premier colon soit venu là du Lac Saint-Jean, il y a déjà quatre rangs de pris ; il y a de l'ouvrage de fait sur plus de 100 lots ; 10 familles résident sur les lieux, et 15 autres familles passeront l'hiver là cette année. Le sol se compose de terre sablonneuse, avec de l'argile ; il est d'excellente qualité et très propre à la culture. Les récoltes sont très bien venues. Le climat est très bon. La futaie se compose d'épinette, de bouleau blanc et autres bois.

LAC DES COMMISSAIRES.

Deux familles de colons sont déjà établies ici et s'y sont construit des maisons. Le sol, qui se compose de terre noire, est d'excellente qualité. Il y a une très grande étendue de terre disponible, surtout à l'est et au sud. A l'ouest, le sol est plus montagneux mais bon. Les montagnes sont petites et le sol onduleux. Le climat est bon et la frondaison est tout aussi avancée qu'au Lac Saint-Jean. Le bois est semblable à celui qu'on voit autour du lac Bouchette ; il y a aussi du bouleau, merisier et de l'épinette rouge.

DU LAC DES COMMISSAIRES AU LAC NAJOUALOUANK.

Le territoire, sur toute cette distance, est uni et onduleux. Il n'y a pas de montagnes. Le sol se compose de terre jaune de bonne qualité ; le bois est long et bon, et de la même espèce qu'ailleurs. Au lac Najoualouank il y a beaucoup d'épinette rouge. Le lac est beau et les arbres ont un bel aspect. Le sol est rocheux en certains endroits autour du lac, mais dans d'autres endroits il n'y a pas de pierres du tout.

DU LAC NAJOUALOUANK AU LAC ÉDOUARD.

En traversant cette ligne de partage entre les eaux du lac Saint-Jean et celles du Saint-Laurent on s'attendait à rencontrer des montagnes escarpées et un pays raboteux, mais au lieu de cela les excursionistes ont trouvé un plateau uni, bien boisé, et dont le sol se compose de terre jaune, sablonneuse en certains endroits, mais toujours propre à la culture.

LAC ÉDOUARD ET ILE DU LAC-ÉDOUARD.

La vallée s'agrandit, et le pays, qui a un bel aspect, produit la même impression que le territoire autour du lac Saint-Jean. On y voit de beaux arbres d'une vigoureuse croissance, consistant en bonne épinette exploitable et en très gros merisier et bouleau blanc, qui donnent à la localité l'apparence d'un parc. Le climat paraît être tout aussi bon qu'au Lac Saint-Jean, attendu que la frondaison y était tout aussi avancée et la végétation aussi vigoureuse.

Le sol est un peu moins onduleux que dans les parties plus haut et se compose d'une terre jaune sablonneuse très propre à la culture. On n'y voit pas de montagnes, mais seulement de petites éminences dans le lointain. Ces terres ne se rencontrent pas seulement au lac Edouard, mais s'étendent vers l'ouest. Les chasseurs disent qu'à quelque distance du lac il y a de considé-

rables bosquets d'érables. Le lac est très beau ; ses bords, ses îles et ses baies offrent un aspect très attrayant. On le dit plus beau que le lac Memphrémagog ; il a 18 milles de longueur et une circonférence de 50 milles.

RIVIÈRE JEANNOTTE.

Le sol et le bois dans le voisinage de cette rivière, qui forme la limite occidentale de l'île du Lac-Edouard, ressemblent à ceux qui viennent d'être décrits. Du côté du Saint-Maurice les terres paraissent être très unies et bien boisées, et en descendant la Jeannotte, qui est un bras de la Batiscan, on voit que la bonne terre va jusqu'à la rivière Méquiq.

DE LA RIVIÈRE MÉQUIQ À LA RIVIÈRE À PIERRE.

Le territoire est montagneux, mais on y trouve quantité de gros bois, surtout du bouleau, merisier et de l'épinette. A la rivière à Pierre il y a de la terre propre à la culture.

RÉSUMÉ.

Les résultats de l'exploration peuvent se résumer comme il suit:—

SOL.

De la rivière Méquiq au lac Saint-Jean on peut dire que les deux tiers ou les trois quarts de la terre sont propres à la colonisation. Le pays est uni et onduleux; après avoir quitté le lac Saint-Jean les explorateurs n'ont aperçu de montagnes qu'en arrivant à la rivière Méquiq. Le sol se compose presque partout d'une bonne terre jaune, sablonneuse ou rocheuse en certains endroits, mais généralement très propre à la colonisation. Règle générale, il est tout aussi bon, et, en certains endroits, beaucoup meilleur que celui de la paroisse Saint-Raymond, et serait particulièrement propre à l'élevage des bestiaux. M. Ménard dit que les trois quarts de la terre sont propres à la colonisation, et le garde-forestier du gouvernement, M. Bureau, est du même avis. M. Dumais dit les deux tiers. Près de quelques-uns des lacs la terre ne paraît pas bonne ni bien boisée,mais en s'en éloignant de quelques acres on a toujours trouvé que le sol était bon et le bois gros et précieux. Le poisson, surtout la truite, abonde dans les lacs et les rivières; le caribou, le castor, la loutre, les canards et tout gibier abondent aussi.

BOIS.

Le bois est généralement gros et bien venu. Il se composé de merisier, d'épinette blanche, d'épinette rouge, de bouleau blanc et d'érable, avec un peu de pin blanc, mais pas en grande quantité. Il y a du cèdre au lac Edouard et de grandes quantités d'épinette rouge sur la rivière Bostonais. Il y a de bonnes chutes d'eau partout, ce qui fait supposer qu'il sera sans doute établi beaucoup de scieries et qu'il se fera un grand commerce de bois dès que le chemin de fer sera construit. Le bois sera d'une grande aide pour la colonisation, ainsi qu'on en peut juger par l'expérience de M. St-Onge, le premier colon de la Rivière à Pierre, qui dit aux explorateurs qu'en défrichant 10 acres de terre il a vendu pour $200 de bois qu'il lui aurait fallu brûler sur les lieux n'eût été le chemin de fer. L'exploitation du bois de construction alimentera sur une grande échelle le service de transport du chemin de fer, outre qu'elle fournira de l'ouvrage aux nouveaux colons pendant un grand nombre d'années.

CLIMAT.

Le climat de l'intérieur est meilleur même qu'au lac Saint-Jean. M. Dumais dit qu'en février 1875, lorsqu'il travaillait dans les bois au lac Edouard, il n'y avait pas assez de neige pour être obligé de se servir de raquettes. En mars 1876, il y eut au même endroit trois jours de pluie, tandis que les mêmes trois jours apportent de la neige à la Rivière-du-Loup et à Kamouraska. Le 17 septembre 1876 il tomba beaucoup de neige sur la rive sud du Saint-Laurent, tandis qu'il ne neigea pas au lac Edouard, où les feuilles n'avait pas encore commencé à tomber. Le 3 juin 1885, tous les arbres, au lac Edouard, étaient couverts de feuillage. M. Dumais et ses hommes couchèrent dans une tente dont la porte fut laissée ouverte, et n'allumèrent pas de feu ; ils furent très surpris en arrivant à la Rivière à Pierre, d'apprendre qu'il y avait gelé toutes les nuits pendant la semaine de leur excursion, bien qu'ils n'eussent eu aucune gelée. Les chasseurs s'accordent tous à dire qu'il y a beaucoup moins de neige dans cette région que dans Québec.

COLONISATION.

M. Dumais dit qu'il y a place pour établir trois paroisses de chaque côté de l'île Edouard, et autant sur le côté ouest de la Jeannotte, vis-à-vis de l'île. Le révérend M. Lizotte est d'avis que, d'après ce que ses compagnons et lui ont vu et entendu dire, il serait possible de fonder environ 50 paroisses entre la rivière Méquiq et le lac Saint-Jean, dans le voisinage immédiat du chemin de fer. Ces messieurs s'accordent tous à dire que cet immense territoire est éminemment propre à la colonisation, et vaut la peine pour cette raison que le gouvernement s'en occupe tout de suite.

Pièce "LJ" 31, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

QUÉBEC, 188

LISTE des actionnaires du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, avec indication du montant de leur souscription respective, fournie au département des chemins de fer et canaux, Ottawa.

NOMS DES ACTIONNAIRES.

L'honorable Jas. G. Ross, Québec, P.Q.	$ 25,000
W. S. Ogden, Cardiff, Pays de Galles	25,000
William Withall, Montréal, P.Q	25,000
John Ross, Québec	25,000
James Connolly, Munissing, Mich	12,500
Succession de feu J. B. Renaud, Québec, P.Q	5,000
Elisée Beaudet, Québec, P.Q	3,000
L'honorable sir A. P. Caron, Ottawa	2,500
L'honorable P. Garneau, Québec	2,000
L'honorable I. Thibaudeau	2,500
Succession de feu P. Vallée	500
Ville de Québec	450,000
Divers petits actionnaires représentant	101,000
	$679,000

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

M. A. P. BRADLEY, QUÉBEC, 1er avril 1886.

Secrétaire du département des chemins de fer,
Ottawa.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 19 février dernier, j'ai instruction de vous expédier la liste ci-incluse des actionnaires de ce chemin de fer.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. G. SCOTT,
Secrétaire.

Pièce "LJ" 32, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je vous inclus copie d'un transport notarié de la subvention de $3,200 par mille, payable à cette compagnie par le gouvernement fédéral, en faveur de MM. Ross et Cie, de Québec, pour quarante milles de chemin entre la station d'arpentage 4298 et la station 6410 (acte par-devant Tessier, N.P., en date du 17 février 1886).

Vous voudrez bien accuser réception.

Votre obéissant serviteur,
J. G. SCOTT,
Secrétaire.

Pièce "LJ" 33, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 7 juillet 1886.

MONSIEUR,—En janvier dernier j'ai fait rapport sur la section du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean située entre les 40e et 50e milles nord de Saint-Raymond, et j'ai recommandé le paiement de $24,532 sur les $30,532 de subvention afférentes à cette section. Cette somme a été payée sous l'autorité d'un arrêté en conseil du 18 janvier 1886. M. Ridout vient de faire une nouvelle inspection, et il rapporte que les travaux sont finis suivant le contrat, ce qui donne droit à la compagnie de toucher le reste de la subvention applicable à cette section, s'élevant à $6,000, et dont je suggère d'autoriser le paiement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Pièce " LJ " 34, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 13 *juillet* 1886.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 9 juillet 1886, exposant que par arrêté en conseil du 18 janvier dernier autorisation a été donnée de payer à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean la somme de $24,532 sur les $30,532 afférentes—comme partie de la subvention accordée par la 45e Victoria, chapitre 14, et la 46e Victoria, chapitre 25—à la section de la ligne s'étendant du 40e au 50e mille nord de Saint-Raymond.

Et le ministre, sur le rapport de l'ingénieur en chef que l'entreprise est achevée conformément au contrat passé avec la compagnie, recommandant qu'autorisation soit donnée de payer la balance, savoir, six mille piastres ($6,000), à laquelle la compagnie a droit :

Le comité est d'avis que l'autorisation voulue soit accordée en conséquence.

JOHN J. McGEE,
Greffier, C.R.

Pièce " JL " 35, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 22 septembre 1886.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer.

MONSIEUR,—Conformément à la demande du secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, j'ai donné instruction à M. Ridout d'inspecter la section s'étendant du 50e au 70e mille nord de Saint-Raymond, et voici le rapport qu'il fait :—

(Du 50e au 60e mille.)

1. Les alignements et les pentes sont conformes aux plans et profils approuvés par arrêté en conseil du 27 mars 1886.

2. Le déboisement est complet sur une largeur de 50 pieds de chaque côté du centre de la ligne.

3. Comme la ligne passe à travers la forêt il n'a pas été construit de clôtures.

4. Le dressement de la plateforme est achevé. Dans la roche les tranchées ont 20 pieds de largeur, et dans le gravier 24 pieds.

5. Le seul pont de cette section est celui de la rivière Batiscan, qui est franchi au moyen d'un pont de grillage en acier, de 160 pieds d'ouverture et reposant sur des culées de massive maçonnerie de granit.

6. Les conduits pour le passage de l'eau comprennent des aqueducs de pierre, des ponceaux couverts en maçonnerie, des ponceaux découverts faits de poutres en bois, et de ponceaux couverts en bois ; de ces derniers il y en a 9 qui n'étant pas suivant le contrat devraient être remplacés par des ponceaux découverts en grosses pièces de bois.

7. La voie se compose de rails d'acier pesant 56 lbs par verge linéaire ; elle repose sur le nombre voulue de traverses et est bien ballastée.

8. Comme la région est entièrement inhabitée, il n'a pas été construit de bâtiments de station.

(Du 60e au 70e mille.)

1. Les alignements et les pentes de cette section sont conformes aux profils approuvés par un arrêté en conseil du 14 juin 1886.

2. Le déboisement est complet sur une largeur de 50 pieds de chaque côté du centre de la ligne.

3. Comme cette section se trouve entièrement dans une localité inhabitée il n'a pas été fait de clôtures.

4. Le dressement de la plate-forme est achevé.

5. Les conduits pour le passage de l'eau sont construits ; ils comprennent quatre ponceaux couverts en bois, qui devraient être remplacés par des ponceaux découverts. A la station d'arpentage 5304 il y a 30 pieds de viaduc provisoire formé de chevalets qui devront être remplacés par un ponceau en grosses pièces de bois.

6. La voie se compose de rails pesant 56 lbs par verge linéaire ; elle repose sur le nombre voulu de traverses et est ballastée sur l'espace de 6½ milles. Une forte équipe était à finir le ballastage, qui sera sans doute achevé dans quelqnes jours.

7. Comme il n'y a pas de colons établis sur cette section, il n'a pas été construit de bâtiments de station.

Les subventions suivantes sont applicables à ces sections, savoir :—

(Du 50e au 60e mille.)

Autorisées par les.....	45e et 46e Vict.....	$27,330	
	46e "	17,269	
		$44,599	
Moins—Pour remplacer les ponceaux couverts et achever les ponceaux en grosses pièces de bois.		1,500	
		$43,099	

(Du 60e au 70e mille.)

Autorisées par les.....	45e et 46 Vict.	$26,733	
	49e "	16,916	
		$43,699	
Moins—Pour remplacer les ponceaux couverts et achever les ponceaux en grosses pièces de bois.		$1,000	
Ballastage.		2,100	
			3,100
			$40,589
Balance.....			$83,688

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Par J. J. L.,

Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

Pièce "LJ" 36, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil le* 29 *septembre* 1886.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 25 septembre 1886, exposant que le 23 du présent mois l'ingénieur en chef des chemins de fer a fait rapport des résultats d'une inspection ultérieure de la ligne de la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, c'est-à-dire de la portion s'étendant du 50e au 70e mille nord de Saint-Raymond—la ligne entière de Saint-Raymond au lac Saint-Jean (distance d'environ 145 milles) ayant été subventionnée par des actes successifs, savoir :—

(1.) Par la 45e Vict., chap. 16, au montant de $3,200 par mille pour toute la distance	$384,000
(2.) Par la 46e Vict, chap. 25, au montant de $3,200 par mille pour 25 milles	80,000
(3.) Par la 49e Vict., chap. 10, au montant de $1,961 par mille pour une distance de 95 milles à partir d'un point à 95 milles au nord de Saint-Raymond	186,295

Le ministre représentant de plus que l'inspection maintenant faite de la portion s'étendant du 50e au 70e mille et dont le tracé a été approuvé par arrêté en conseil du 14 juin dernier, montre, dit l'ingénieur, que sur cette distance le chemin de fer est achevé selon les exigences du contrat en date du 4 septembre 1883, à l'exception d'une petite somme d'ouvrage évaluée à $4,600, et que, cette somme une fois déduite du montant total des subventions disponibles en vertu des actes plus haut cités, savoir, $88,288, il se trouve que la balance acquise à la compagnie est de $83,988 ;

Et le ministre recommandant qu'autorisation soit donnée de payer cette somme de $83,688 à la compagnie ;

Le comité est d'avis que l'autorisation voulue soit ainsi accordée.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ" 37, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 25 novembre 1886.

MONSIEUR,—M. Ridout a inspecté la section n° 8, s'étendant du 70e au 80e mille nord de Saint-Raymond, et a réinspecté les sections 6 et 7 situées entre les 50e et 70e milles, et il rapporte qu'à l'exception de quelques ponceaux couverts en bois, qui sont condamnés, les travaux sont bien et solidement faits.

Le montant de la subvention applicable à ces trois sections 6, 7 et 8, s'étendant du 50e au 80e mille, est de	$135,535
Dont il faut déduire les frais de remplacement d'un certain nombre de ponceaux en bois par de la maçonnerie, à...	3,100
Ce qui laisse.....	$132,435
MOINS ce qui a déjà été payé à compte.....	
Balance.....	$

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Pièce "LJ" 38, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE l'ÉTAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL.

OTTAWA, 4 décembre 1886.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Il paraît que la somme de $35,310 est applicable à la première section de 10 milles du chemin de fer du Lac Saint-Jean au nord de Saint-Raymond, tandis qu'il n'a été payé que $32,000 de la subvention afférente à cette section, ce qui laisse une balance de $3,310 pour laquelle je donne présentement certificat, attendu que cette section du chemin est finie.

La raison pour laquelle il n'a été d'abord donné certificat que pour $32,000 à l'égard de cette section est qu'à l'époque où fut préparé ce certificat la subvention totale n'avait pas encore été répartie entre les différentes sections du chemin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 39, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 7 décembre* 1886.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 6 décembre 1886, exposant que le 15 novembre 1883 il a été rendu en conseil un arrêté autorisant de payer à la Compagnie du chemin de fer de Québec et

Lac Saint-Jean la somme de $32,000 à titre de subvention pour la première section de 10 milles de son chemin s'étendant de Saint-Raymond vers le nord ;

Le ministre représentant de plus que le 4 décembre courant l'ingénieur en chef des chemins de fer a fait rapport qu'à l'époque où le certificat délivré par lui et sur lequel était basé le dit arrêté du conseil, la subvention totale n'avait pas encore été répartie entre les différentes sections du chemin, et que le montant réellement dû par la dite première section était $35,310 au lieu de $32,000 ;

Et le dit ministre recommandant qu'autorisation soit donnée de payer la différence, savoir, $3,310—à la dite compagnie ;

Le comité est d'avis que l'autorisation voulue soit accordée en conséquence.

JOHN J. McGEE,
Greffier, C.P.

Pièce "LJ" 40, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 17 *décembre* 1886.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 16 décembre 1886, exposant que le 25 du mois dernier l'ingénieur en chef des chemins de fer a fait rapport des résultats d'une inspection de la portion de la ligne du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean s'étendant du 50e au 80e mille nord de Saint-Raymond, distance dont une portion (du 50e au 70e) avait déjà été inspectée et pour laquelle il avait déjà été payé une partie de la subvention, représentant la valeur de l'ouvrage alors fait ;

Que du dit rapport il ressort que le montant total de la subvention applicable à la totalité de cette distance—30 milles—est de $135,535, et qu'à l'exception de certains ponceaux couverts en bois, qui devront être remplacés par de la maçonnerie, les travaux sont bien faits ; que pour assurer la construction de ponceaux en maçonnerie, l'ingénieur propose de retenir la somme de $3,100, ce qui laisserait à payer, pour les trois sections en question, $132,435, moins les paiements déjà faits ; et que la situation relativement à ces trois sections est celle-ci savoir :

Subvention totale applicable	$ 135,535
Moins, retenu pour la maçonnerie	3,100
	$ 132,435
Moins les paiements antérieurs pour la portion du 50e au 70e mille	83,688
Balance maintenant payable	$ 48,747

Et le ministre recommandant qu'autorisation soit donnée de payer la dite somme de $48,747 à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, sur la foi du présent certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer ;

Le comité est d'avis que l'autorisation voulue soit accordée en conséquence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce " LJ " 41, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

QUÉBEC, 24 décembre 1886.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Vous plairait-il de m'envoyer un état indiquant comment s'explique le paiement de $48,747 fait hier, et en quelle proportion cette somme se répartit entre les subventions de $3,200 et de $1,961 par mille ?

Avec les compliments d'usage.

Je demeure, votre dévoué,

J. G. SCOTT.

Pièce " LJ " 42, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 2 février 1887.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—M. Ridout a récemment inspecté les sections du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean situées entre les 80e et 90e milles, et entre les 90e et 100e milles. A cause de la grande épaisseur de neige, dit-il, il n'y a pas moyen de faire une inspection satisfaisante, mais il est évident que la section s'étendant du 90e au 100e mille n'est pas assez avancée pour que la compagnie ait droit à un paiement à compte de la subvention.

Autant qu'il a pu en juger, les travaux de construction sur la section du 80e au 90e mille étaient très avancés. Le dressement de la plate-forme et la construction de ponts sont presque finis ; la voie est posée et a reçu sa première couche de ballast. Il reste à remblayer deux viaducs provisoires, à poser les voies de garage, à pourvoir aux services d'eau et aux bâtiments de station, et à achever le ballastage. Comme le chemin traverse une épaisse forêt il n'a pas été jugé nécessaire d'élever des clôtures.

Neuvième section, du 80e au 90e mille.

Proportion de subvention afférente à la section du 80e au 90e mille—45e et 46e Vict	$43,012	
Proportion de subvention afférente à la section du 80e au 90e mille—49e Vict.....	27,162	
		$70,174

Moins frais approximatifs de l'achèvement :

Bâtiments, service d'eau et garages	2,000	
Remblai de viaducs provisoires en bois	2,000	
Achèvement du ballastage	5,700	
		9,700
Balance		$60,474

On dit qu'entre le 90e et le 100e mille le dressement de la plate-forme est fini et que la voie est posée sur une distance de 7 milles. M. Ridout n'a pas pu aller plus loin que le 91e mille, parce que le chemin était complètement obstrué par la neige.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce " LJ " 43, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 8 *février* 1887.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 2 février 1887, exposant que le 2 du même mois l'ingénieur en chef des chemins de fer a fait rapport d'une inspection ultérieure de la ligne subventionnée du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, c'est-à-dire de la portion située entre les 80e et 90e milles nord de Saint-Raymond—le tracé jusqu'au 100e mille ayant été approuvé par un arrêté en conseil du 7 décembre 1886—et que le dit rapport fait voir que des subventions accordées par les différents actes des 45e, 46e et 49e Victoria le montant total afférent à cette section est de	$70,174
Qu'il reste à faire des travaux—bâtiments de station, service d'eau, remblai et ballastage—pour une valeur de	9,700 00
De sorte que la balance due à la compagnie est de	$60,474 00

Et le ministre recommandant qu'autorisation soit donnée de payer ce montant ;

Le comité est d'avis qu'autorisation soit accordée en conséquence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce " LJ " 44, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 25 *août* 1887.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 19 août 1887, exposant que le 13 du mois courant l'ingénieur en chef a fait un rapport d'une inspection ultérieure de la ligne subventionnée du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, c'est-à-dire jusqu'au 110e mille nord de Saint-Raymond, dans lequel il est dit que les pentes, courbes, etc., sont satisfaisantes et les travaux faits suivant les exigences du cahier des charges, à l'exception d'un petit nombre d'ouvrages peu importants.

Le ministre représentant de plus que la subvention totale applicable à cette ligne depuis sa jonction avec le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'au 110e mille nord de Saint-Raymond, dont le tracé a été dûment approuvé, est de...		$569,970
Que, déduction faite de la valeur des ouvrages à refaire pour les rendre conformes au cahier des charges, savoir.....	$3,100	
Et aussi de la valeur de l'ouvrage restant à faire pour achever l'entreprise, savoir..	5,400	
		8,500
Il reste acquis à la compagnie.....		$561,470
Et que le montant total de subvention payé jusqu'à ce jour à la compagnie est de...		457,991
Ce qui laisse encore due une balance de.....		$103,479

Et le ministre recommandant qu'autorisation soit donnée de payer ce montant de $103,479 à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean ;

Le comité est d'avis que l'autorisation voulue soit accordée.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ " 45, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL.

OTTAWA, 13 août 1887.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux, Ottawa.

MONSIEUR,—M. Ridout a, conformément aux instructions, inspecté le chemin de fer du Lac Saint-Jean jusqu'au 110e mille nord de Saint-Raymond,

et dit que le tracé, relativement aux pentes, courbes, etc., est en conformité du contrat, et que les travaux faits sont d'excellente qualité et suivant les exigences du cahier des charges, à l'exception d'un petit nombre d'ouvrages de peu d'importance, dont la valeur est déduite dans l'état suivant, savoir :—

Subvention totale applicable à la ligne depuis sa jonction avec le C. C. P. jusqu'au 110e mille nord de Saint-Raymond		$569,970
Moins la valeur des ouvrages à refaire pour les rendre conformes aux cahier des charges	$3,100	
Et moins, aussi, la valeur de l'ouvrage qui reste à faire pour achever l'entreprise	5,400	
		$8,500
Montant des subventions acquis		$561,470

La compagnie a droit à $561,470 de subvention, dont il faut déduire les paiements à elle déjà faits.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 46, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

QUÉBEC, 2 septembre 1887.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer, Ottawa.

MONSIEUR—Auriez-vous l'obligeance de m'envoyer un état indiquant comment s'explique le paiement de $103,479 d'abord fait à cette compagnie.

Votre obéissant serviteur,
J. G. SCOTT, *secrétaire.*

Pièce "LJ" 47, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

Ce sixième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-sept, par-devant le soussigné, notaire public pour la province de Québec, Canada, résidant en la cité de Québec, ont personnellement comparues :

La Compagnie du chemin de fer du Saguenay et Lac Saint-Jean, régulièrement constituée en corporation, ayant son principal bureau d'affaires en la cité de Québec, et représentée au présent contrat par Donald C. Thomson, écr, marchand, de la cité de Québec, président, et Jean Alfred Gagné, écr, de la ville de Chicoutimi, secrétaire de la compagnie, dûment autorisés aux fins des présentes par une résolution du bureau des directeurs dans une assemblée tenue le vingt-huitième jour de juillet dernier, de la première part ;

Et la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, régulièrement constitnée en corporation, ayant son principal bureau d'affaires en la cité de Québec, et représentée au présent contrat par Théophile LeDroit, marchand, de Québec, président, et James Guthrie Scott, du même lieu, secrétaire de la compagnie, dûment autorisés aux fins des présentes par une résolution du bureau des directeurs, en une assemblée tenue le vingt-septième jour d'août dernier (1887), de la seconde part ;

Lesquelles dites compagnies sont convenues de ce qui suit, savoir :—

En considération du fait que la partie de la seconde part se charge de construire un embranchement du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, depuis un point du voisinage de la Pointe aux Trembles, lac Saint-Jean, jusqu'à Chicoutimi et Saint-Alphonse, aux termes et conditions des résolutions suivantes adoptées par les directeurs de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac Saint-Jean, partie de la première part, le vingt-huitième jour de juillet dernier (1887), à savoir :

"Que cette compagnie consent à ce que le gouvernement fédéral transporte et paye à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean la subvention votée pendant la dernière session à la compagnie pour la construction d'un chemin de fer destiné à mettre le chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean en communication avec Chicoutimi et Saint-Alphonse, aux conditions suivantes, savoir :

1. A condition que la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean paye, sans retard, aux directeurs de la compagnie, les dépenses faites par eux jusqu'à ce jour, et qui sont estimées à *six mille piastres*, sans obligation de fournir un compte en détail ;

2. A condition que le chemin à construire suive, autant que possible, le tracé fait par l'ingénieur de cette compagnie jusqu'à Chicoutimi et Saint-Alphonse, plaçant la station de Chicoutimi au quai du gouvernement, ou en face ou vis-à-vis de ce quai, pourvu que ce ne soit pas une distance de plus de vingt arpents ;

3. Que les ateliers du dit embranchement soient construits dans la ville de Chicoutimi, ou près de ses limites, et que le travail général de réparation, etc., soit fait là ;

4. Que la partie du chemin s'étendant depuis la jonction jusqu'au poste de Metabetchouan soit construite avant le premier juillet prochain, et le reste du chemin dans le plus bref délai possible, savoir, dans les deux ans à compter de l'adoption de la présente résolution ;

5. Que le tarif de péage par mille pour les voyageurs et les marchandises soit uniforme sur tout le parcours du chemin depuis Saint-Alphonse et Chicoutimi jusqu'à Québec ;

6. Qu'un citoyen de Chicoutimi, à être désigné par l'évêque de Chicoutimi, soit admis et maintenu dorénavant comme l'un des directeurs de la compagnie principale—la Compagnie du chemin de Québec et Lac Saint-Jean—et qu'un autre citoyen du comté, à être pareillement désigné par l'évêque de Chicoutimi, soit aussi nommé directeur de la Compagnie du chemin de fer de Québec à la Baie James, pour représenter les intérêts du bas du comté, et que les dits deux directeurs soient des directeurs ordinaires des dites compagnies."

Et en considération de la somme de six mille piastres mentionnée dans les dites résolutions—somme qui sera payée aussitôt que le présent transport aura été accepté par le gouvernement du Canada, la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et Lac Saint-Jean, partie de la première part, cède par le présent à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, partie

de la seconde part, qui l'accepte, tout droit qu'elle peut avoir à une certaine subvention votée pendant la dernière session du parlement fédéral en ces termes :

"A la Compagnie du chemin de fer de Chicoutimi et Lac Saint-Jean, pour trente milles de son chemin, allant du lac Saint-Jean vers Chicoutimi ou de Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, une subvention n'excédant pas trois mille deux cents piastres par mille, ni n'excédant en totalité quatre-vingt-seize mille piastres," comme aussi tout droit ou prétention qu'elle peut avoir à construire le dit chemin de fer en vertu du statut provincial de la 46e Victoria, chapitre 94, ou autrement, cédant par le présent tous tels droits et tous plans et profils à la dite compagnie, partie de la seconde part. Il est entendu entre les parties au présent acte que le président et le secrétaire de la venderesse, en faisant le présent transport, n'encourent aucune responsabilité ou garantie personnelle.

Dont acte fait et passé sous le numéro sept mille quatre-vingt-dix-neuf des minutes de Cy. Tessier, le notaire soussigné. En foi de quoi les dites parties ont signé avec le dit notaire, après lecture faite.

T. LeDROIT, *président.*
J. G. SCOTT, *secrétaire.*
D. C. THOMSON, *prés. de la Cie du ch. de f. du Saguenay et Lac Saint-Jean.*
J. A. GAGNÉ, *sec. de la Cie du ch. de f. du Saguenay et Lac Saint-Jean.*
CY. TESSIER, *N. P.*

Vraie copie de la minute des présentes demeurée en mon étude.

CY. TESSIER, *N.P.*

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

QUÉBEC, 6 septembre 1887.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous envoyer, pour l'information de votre département, copie d'un acte passé devant Tessier, N. P., entre la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et Lac Saint-Jean et la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, par lequel la première cède et transporte à notre compagnie toutes prétentions qu'elle peut avoir à une subvention de $96,000 votée à la dernière session du parlement fédéral, pour aider à la construction d'un chemin de fer allant de Chicoutimi au lac Saint-Jean ou du lac Saint-Jean à Chicoutimi.

J'ai, de plus, instruction de demander que le gouvernement reconnaisse le dit transport et fasse dresser un contrat, à être signé par notre compagnie, pour la construction de la longueur de chemin ainsi subventionnée, commençant à la pointe connue sous le nom de Pointe-aux-Trembles, lac Saint-Jean.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. G. SCOTT, *secrétaire.*

Pièce "LJ" 48, produite par le ministère public le 21 septembre 1882.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,

OTTAWA, 16 septembre 1887.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 15 du présent mois, contenant un transport notarié, par la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac Saint-Jean à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, de tous les droits et intérêts de la première compagnie dans la subvention de $96,000 votée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, du parlement fédéral, pour aider à la construction d'un chemin de fer allant de Chicoutimi vers le lac Saint-Jean ou du lac Saint-Jean vers Chicoutimi, et demandant conseil sur la question de savoir si ce transport devrait être reconnu ou non par le gouvernement, et s'il devrait être permis ou non à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean de passer contrat pour la construction du bout de chemin subventionné, commençant à une pointe connue sous le nom "Pointe-aux-Trembles", au lac Saint-Jean.

La Compagnie du chemin de fer du Saguenay et Lac Saint-Jean est une compagnie qui existe en vertu d'une charte provinciale (48e Vict., chap. 94), et est autorisée à construire trente milles de chemin de fer à titre de ligne-mère entre Chicoutimi et Saint-Jean, avec des embranchements de quinze milles de longueur—les travaux devant être commencés dans les deux ans et achevés dans les huit ans à compter de la date du passage de l'Acte de 1883. Le transport soumis a pour objet de céder non seulement la subvention votée par le parlement fédéral, mais aussi tous les droits qu'a la compagnie de construire le chemin de fer en vertu de sa charte.

Ainsi que vous le dites, il n'est pas démontré que le transport a été ou sera ratifié par la législature de Québec. Je suis d'avis que le gouvernement ne devrait pas reconnaître ce transport en tant que d'en faire la base d'une convention sous l'empire du statut pour la construction du chemin de fer, etc. A cet égard, le département ne devrait traiter qu'avec la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et Lac Saint-Jean. Mais je ne verrais pas d'objection à reconnaître un transport de la subvention fait à la compagnie en qualité de sous-traitante, dans le cas où elle ferait les travaux pour la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et Lac Saint-Jean.

Papiers renvoyés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

Pièce " LJ " 49, produite par le ministère public le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT, BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL.

OTTAWA, 5 octobre 1887.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—Conformément à mes instructions, M. Ridout a inspecté les travaux de construction du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean et fait le rapport suivant :—

Du 100e au 110e mille.—Depuis la dernière inspection le ballastage de cette section de dix milles a été achevé, mais il reste à construire un pont à poutres d'acier, de 30 pieds d'ouverture, sur la rivière Joseph Lowes, et à remplacer deux ponceaux couverts, en bois, par de la maçonnerie.

Du 110e au 120e mille.—Les pentes et les alignements de cette section sont en conformité des contrats de subvention, et les travaux ont été exécutés selon le cahier des charges, à l'exception d'une couple de ponceaux couverts, en bois, qu'il faudra remplacer par de la maçonnerie, et de la construction des bâtiments de station. Comme cette section passe à travers la forêt il n'a pas été élevé de clôtures. Entre les 112e et 114½e milles on s'est écarté des plans et profils approuvés pour améliorer la ligne ; plusieurs courbes de 8° ont aussi été réduites à 5° et 6°.

Du 120e au 130e mille.—Cette section a été achevée conformément aux plans et profils approuvés, si ce n'est qu'entre les 125e et 126½e milles il faudra élever encore le niveau de la plate-forme. La courbe la plus brusque a 8°, et la pente la plus raide est de 60 pieds au mille. Il reste encore à finir une petite quantité de remblai autour d'un certain nombre de ponceaux et à élargir quelques levées. La voie est posée sur tout le parcours de cette section. Quant au ballastage, il y en a environ 6 milles de faits, et le reste sera bientôt fini, attendu que quatre trains y travaillent jour et nuit. Il n'a pas été construit de bâtiments de station. Les états n°s 1 et 2 ci-joints, indiquent la valeur approximative de l'ouvrage qui reste à faire jusqu'au 130e mille, ainsi que le montant de subvention acquis.

Au delà du 130e mille les plans et profils n'ont pas été soumis, bien que les travaux de construction soient vigoureusement poussés ; la compagnie devrait être mise en demeure de les fournir bientôt.

Par l'Acte à l'effet d'autoriser le paiement de subventions, 46e Victoria, chapitre 25, en date du 25 mai 1883, le délai pour l'achèvement du chemin de fer jusqu'au Lac Saint-Jean est limité à 4 ans à compter de la dite date.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Par J. L.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

Etat relatif à la subvention.

Montant total de la subvention..... $775,095

MONTANTS CERTIFIÉS POUR LE PAIEMENT.

N°	Sections. Milles.	Proportion de la subvention applicable.	Déduction pour l'ouvrage nécessaire pour terminer.	Montant certifié pour le paiement.	
	De la Jonction avec le ch. de fer canad. du Pacifique jusq. St-Raymond.	$96,000	.....	.....	$96,000
1	De St-Raymond jusq. 10 milles vers le nord.....	35,310	.....	.....	35,310
2	10 à 20.....	37,027	.....	.....	37,027
3	20 à 30.....	38,373	.....	.....	38,373
4	30 à 40.....	27,840	.....	.....	27,840
5	40 à 50.....	30,532	.....	.....	30,532
6	50 à 60.....	44,599	6 ponceaux en bois à reconstruire en maçonnerie	$1,500	43,099
7	60 à 70.....	43,689	4 ponceaux en bois à reconstruire en maçonnerie	1,000	42,689
8	70 à 80.....	47,247	2 ponceaux en bois à reconstruire en maçonnerie	600	46,647
9	80 à 90.....	70,174	.....	.....	70,174
10	90 à 100.....	56,634	.....	.....	56,634
11	100 à 110.....	42,545	Pour détails *voir* la feuille annexée.....	1,200	41,345
12	110 à 120.....	48,224	Pour détails *voir* la feuille annexée.....	1,400	46,824
13	120 à 130.....	50,510	Pour détails *voir* la feuille annexée.....	15,720	34,790
		$668,704		$21,420	$647,284
	Antérieurement certifié pour paiement.....		.....	.....	561,470
					$85,814

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

Par F. G. L.

OTTAWA, 5 octobre 1887.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

Mémoire des travaux nécessaires pour terminer les sections du 100*e au* 130*e mille.*

Section du 100*e au* 110*e mille.*

Remplacer deux petites constructions en bois par de la maçonnerie.....	$ 200	
Longrine en acier, 30 pieds de travée.....	1,000	
		$1,200

Section du 110*e au* 120*e mille.*

Remplacer 3 petites constructions en bois par de la maçonnerie.....	$ 400	
Bâtiments de gare.....	1,000	

Section du 120*e au* 130*e mille.*

Clôture de 1,920 perches à $1.00.....		$1,920
Elever la chaussée entre le 125-126e mille— 17,000 verges cubes de terre, 25c....	$4,250	
Renforcer les ponceaux, soit.....	750	
		5,000

Remplissage aux ponceaux et élargissement de la chaussée, 10,000 verges cubes, 25c	$2,500	
90 pieds de tuyau en fer de 30 pouces avec extrémités en maçonnerie	1,100	
Remplacement de 5 ponceaux en bois par de la maçonnerie	1,100	
Armature pour clef pendante, 44 pieds	800	
8,000 verges cubes de ballast à 30c	2,400	
Bâtiments de gare	1,000	
		$15,720
		$18,320

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.
Par F. J. L.

OTTAWA 5 octobre 1887.

Pièce "LJ" 50, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 11 *octobre* 1887.

Sur un mémoire daté du 6 octobre 1887, du ministre des chemins de fer et canaux, exposant qu'à la date du 5 courant un rapport a été reçu de l'ingénieur en chef des chemins de fer, indiquant les résultats d'une nouvelle inspection de la ligne subventionnée du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, jusqu'au 130e mille, point jusqu'auquel les plan et profils ont été soumis et approuvés avec recommandation de faire un nouveau paiement de $85,814 à compte de la subvention gagnée.

Le ministre expose que la proportion de la subvention totale applicable à cette ligne jusqu'au 130e mille est de	$668,704
Qu'il reste à faire des travaux pour cette ligne pour une valeur de	21,420
	$647,284
Qu'il a déjà été payé sur cette somme	561,470
Laissant maintenant à payer	$85,814

Le ministre recommande donc d'autoriser de payer à la compagnie la somme de $85,814 (quatre-vingt-cinq mille huit cent quatorze piastres).

Le comité conseille d'accorder l'autorisation voulue tel que recommandé.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "L J" 51, de la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA,

Chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean.

On arrive comme suit au paiement de la subvention de $85,814, savoir:—

Subvention applicable à la Jonction de Saint-Raymond	$ 96,000	
Du 1er au 130e mille	551,284	
		$647,284
Déductions:		
Du 50e au 60e mille, six ponceaux en bois à reconstruire en maçonnerie ou ponceaux sur longrines	$1,500	
Du 60e au 70e mille, quatre ponceaux en bois à reconstruire en maçonnerie ou ponceaux sur longrines	1,000	
Du 70e au 80e mille, deux ponceaux en bois à reconstruire en maçonnerie ou ponceaux sur longrines	600	
Du 100e au 110e mille, deux ponceaux en bois à reconstruire en maçonnerie ou ponceaux sur longrines	1,200	
Du 110e au 120e mille, trois ponceaux en bois à reconstruire en maçonnerie	1,400	
Du 120e au 130e mille, bâtiments de gare	15,720	21,420
		$625,864
Antérieurement certifié		540,050
		$85,814

10 novembre 1887.

Pièce "L J" 52, de la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

MILICE ET DÉFENSE, CANADA,

CABINET DU MINISTRE, OTTAWA, 14 novembre 1887.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

MON CHER M. BRADLEY,—J'ai reçu instruction de sir Adolphe Caron de vous inclure sous ce pli une lettre, datée du 12 du courant, de M. J. S. Scott, secrétaire de la Compagnie de chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean,

au sujet du transfert de Chicoutimi, et de vous prier de la porter à la connaissance du ministre des chemins de fer et canaux.

Croyez-moi votre sincère,

A. BENOIT,
Secrétaire particulier.

(*Privée.*)

Honorable J. G. Ross, *président.*
E. Beaudet, *vice-président.*
J. G. Scott, *secrétaire et gérant général.*

Chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean.

(*Exploité par la Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Grading Company.*)

Québec, 12 novembre 1887.

A l'honorable sir A. P. Caron, Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre télégramme du 10, disant que vous ne pouvez voir ce que M. Pope peut faire au sujet du transfert de Chicoutimi, parce que nous avons l'opinion légale du ministre de la justice et que nous devons agir par la voie de la législature provinciale, comme vous comprenez la chose.

L'opinion en question ne nous demande pas d'agir par la voie de la législature provinciale ; elle dit seulement qu'il n'a pas été démontré que le transfert avait été ou sera ratifié par la législature provinciale, et continue en recommandant que le département des chemins de fer traite avec la Compagnie du Saguenay et que nous prenions d'elle un sous-contrat.

L'opinion a probablement été donnée sans savoir que nous avons une charte (Québec et Baie de James) pour construire jusqu'à Chicoutimi. Si le ministre de la justice avait su cela je suppose qu'il n'aurait vu aucune objection au transfert.

Ces questions et les objections à un sous-contrat sont complètement expliquées dans ma lettre du 7 à M. Bradley, que vous lui avez remise. Si vous vouliez avoir la bonté de discuter cette lettre avec M. Pope, M. Stuart croit que M. Pope verrait de suite que, toutes les parties étant d'accord, le gouvernement ne devrait avoir aucune hésitation à consentir au transfert, et que si on croyait qu'il fut nécessaire de soumettre de nouveau l'affaire au département de la justice, il ne verrait aucune nouvelle objection à ce transfert, après les renseignements additionnels donnés dans cette lettre.

Veuillez essayer de clore l'affaire pour nous dans ce sens, parce que les gens de Chicoutimi commencent à s'impatienter.

Et vous obligerez votre dévoué,

J. G. SCOTT.

Pièce "LJ" 53, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

Télégramme à A. P. Bradley, sec. dépt. des ch. de fer.

N° 129.

Québec, 29 novembre.

Veuillez répondre à ma lettre du 7 du courant au sujet du transfert de la subvention de Chicoutimi.

J. G. SCOTT.

Réponse 29,720.

Chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean,

Québec, 18 novembre 1887.

A. M. A. P. Bradley,
Secrétaire, département des chemins de fer, Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous inclure sous ce pli copie d'un transfert notarié en faveur de MM. Ross et Cie, de Québec, des subventions payables par le Canada sur 11$\frac{23}{100}$ milles de chemin de fer, se terminant à la jonction de la Pointe aux Trembles, s'élevant à la somme de $57,958.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. G. SCOTT, *secrétaire.*

Pièce "LJ" 54, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

Chemins de fer du gouvernement canadien,

Bureau de l'ingénieur en chef et gérant général,

Ottawa, 28 décembre 1887.

A M. A. P. Bradley,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

Monsieur,—La Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, le 8 novembre dernier (sous couvert n° 45-162), a soumis un plan et une coupe en triplicata d'un tracé modifié de la section entre les 110e et 120 milles à l'approbation du gouverneur général en conseil. M. Ridout et moi avons examiné ces documents et nous trouvons que le changement projeté de tracé se trouve entre le 112e et le 114$\frac{1}{3}$ mille. Nous considérons ce changement désirable, parce qu'il fait passer la ligne sur un terrain plus solide et plus sûr, l'alignement et les rampes étant tout aussi favorables que sur le tracé approuvé par l'arrêté du conseil du 16 mai 1887 ; je recommande donc de l'approuver.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

Pièce "LJ" 55, de la couronne ; produite le 4 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

H. J. BEEMER,
Entrepreneur.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN,

DÉPARTEMENT DE LA CONSTRUCTION,

N° 93, rue Saint-Pierre,

(*Privée.*) QUÉBEC, 7 janvier 1888.

L'honorable J. H. POPE,
Ministre des chemins de fer, Ottawa.

CHER M. POPE,—Le chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean (que je construit) a demandé il y a quelques jours à votre département d'inspecter une section de 10 milles de son chemin, et M. Bradley a répondu que le département ne tenait pas à faire d'inspections lorsque la neige était devenue si épaisse que l'ingénieur ne pouvait juger de l'ouvrage.

Je ne connaissais pas ce règlement, car je me serais hâté de terminer la section plus tôt.

Comme c'est la dernière section que nous aurons jusqu'à l'été prochain et comme je compte sur cette subvention pour mes arrangements financiers et que je serai très embarrassé si je ne l'obtenais pas, je considérerai comme une faveur personnelle que vous permettiez de faire l'inspection pour cette fois. Je dois vous dire qu'il n'y a pas autant de neige au lac Saint-Jean que près du Saint-Laurent.

Votre très dévoué,

H. J. BEEMER.

Pièce "LJ" 56, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

MILICE ET DÉFENSE, CANADA, CABINET DU MINISTRE,

OTTAWA, 16 janvier 1888.

A l'honorable J. H. POPE,
Ministre des chemins de fer et canaux.

MON CHER M. POPE,—Voulez-vous être assez bon de lire l'incluse et me laisser savoir ce je peux répondre?

Croyez-moi votre dévoué,

ADOLPHE CARON.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN,

QUÉBEC, 10 janvier 1888.

A l'honorable sir A. P. CARON,
OTTAWA.

CHER MONSIEUR—Voudriez-vous avoir la bonté de demander au département des chemins de fer de nous donner une réponse définitive, savoir, s'il acceptera le transfert des $96,000 de la subvention fait à votre compagnie en

septembre dernier, par la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et Lac Saint-Jean.

Nous avons intention de demander une modification de notre charte à la prochaine session de la législature provinciale qui nous autorisera à construire l'embranchement jusqu'à Chicoutimi, et qui légalisera aussi le transfert que vous a fait la Compagnie du Saguenay.

Si le département des chemins de fer ne veut pas accepter le transfert de la subvention dans la position actuelle des affaires, nous serons satisfaits s'il nous donne une lettre promettant d'accepter le transfert aussitôt que nous aurons obtenu l'acte législatif que nous mentionnons.

Voulez-vous avoir la bonté d'essayer d'arranger cela pour nous, sans retard, afin que nous puissions marcher et avoir les traverses et le bois de construction pour la ligne de Chicoutimi.

Votre très dévoué,
J. G. SCOTT.

OTTAWA, 12 décembre 1887.

Au Très révérend
LORD ÉVÊQUE DE SHERBROOKE.

MILORD—Le ministre de ce département me donne instruction d'accuser réception d'une lettre adressée par vous à l'honorable secrétaire d'Etat et transmise par lui à ce département, le 17 du courant, son objet étant de demander avec instance l'acceptation par le gouvernement fédéral d'un transfert de la part de la Compagnie de chemin de fer Saguenay et Lac Saint-Jean à la Compagnie de chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, de la subvention qui lui a été accordée par le parlement à sa dernière session, pour 30 milles de son chemin de fer entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi.

En réponse je suis chargé de vous dire que la subvention en question a été accordée par le parlement directement à la compagnie nommée ; et tant qu'il n'y aura pas d'action législative dans l'affaire, le ministre ne voit pas ce qu'il pourrait faire pour acquiescer à votre demande. Il comprend que les entrepreneurs ont intention de demander à la prochaine session un acte qui leur permettra de continuer les travaux.

J'ai l'honneur d'être, milord,
De Votre Seigneurie l'obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

Pièce " LJ " 58, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.
GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 23 mars 1888.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—Le 2 février dernier, j'ai fait rapport que M. Ridout, durant sa récente inspection des 13e et 14e sections du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, n'avait pu, parce que les ouvrages étaient recouverts de neige, dire d'après une observation personnelle que les travaux dans leur entier avaient été faits conformément au contrat, mais que la voie était posée d'un bout à l'autre et qu'elle était en bon état de service.

Donc, bien que je ne puisse faire rapport que la compagnie a droit à la subvention applicable à ces deux sections aux termes du contrat, j'ai assez d'informations devant moi pour me convaincre qu'il y a des travaux représentant la proportion suivante de la subvention sur chacune de ces deux sections, savoir :

A partir de la jonction jusqu'à 130 milles au nord de Saint-Raymond. Subvention totale s'y appliquant.....	$668,704	
Moins la valeur des ouvrages restant à faire ou qui n'ont pu être examinés.....	13,700	
		$665,004
Section n° 14, du 130e au 140e mille.		
Total de la subvention s'y appliquant.....	50,045	
Moins la valeur de l'ouvrage restant à faire ou qui n'a pu être examiné.....	15,045	
		35,000
Balance totale.....		$690,004
Rapportée antérieurement.....		647,284
Balance.....		$ 42,720

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

Pièce "LJ" 58, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 30 *mars* 1888.

Vu un mémoire daté du 28 mars 1888, du ministre des chemins de fer et canaux, représentant qu'à la date du 23 mars courant l'ingénieur en chef des chemins de fer avait fait rapport des résultats d'une nouvelle inspection faite des sections 13 et 14 du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, savoir, jusqu'au 140e mille au nord de Saint-Raymond, point jusqu'ou le tracé a été approuvé, et que d'après ce rapport il paraît qu'en conséquence de la neige l'examen des ouvrages n'a pu se faire en entier, mais que la voie est posée et en bon état de service sur toute la distance, et l'ingénieur en chef est convaincu que l'ouvrage a été fait pour la valeur représentée par l'état suivant :

Au nord de Saint-Raymond, total de la subvention applicable.....	$668,004	
Moins la valeur de l'ouvrage restant à faire et qui n'a pu être examiné.....	13,700	
		$655,004

Section n° 14, du 130e mille au 140e mille, total de la subvention applicable.....	$50,045	
Moins la valeur de l'ouvrage restant à faire et qui n'a pu être examiné.. ...	15,045	
		35,000
Valeur totale de l'ouvrage fait et examiné.....		$690,004
Que sur cette somme il a déjà été payé à la compagnie.....		647,284
Laissant à payer une balance de.....		42,720

Le ministre recommande que (les balances encore impayées sur les subventions accordées en 1882 et 1883 étant encore payables en vertu d'une disposition formelle de l'acte 50-51 Vict. ch. 24) l'autorisation de payer à la compagnie la dite balance de $42,720 soit accordée.

Le comité conseille d'accorder l'autorisation voulue.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Pièce " LJ " 59, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

(*Télégramme.*)

A. P. Bradley.

Québec, 21 février 1889.

Aucune décision a-t-elle été prise quant au paiement de la subvention, d'après ma lettre du 5, 50319 ?

J. G. SCOTT.

Copie certifiée *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 16 *février* 1889.

Sur un mémoire daté du 12 février 1889, du ministre des chemins de fer et canaux, représentant que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat avait fait rapport le 7 février courant, qu'une nouvelle inspection avait été faite de la ligne subventionnée du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, la partie inspectée étant celle qui s'étend depuis le village de Saint-Raymond jusqu'au 145e mille au nord de ce point, et que la somme totale des subventions accordées à la compagnie couvrant la distance entre Québec et un point situé à 150 milles au nord de Saint-Raymond est de $775,095

Sur cette somme l'ingénieur en chef fait les déductions suivantes :	
Pour les 4 milles depuis Québec jusqu'au point de jonction avec le chemin de fer de la Rive-Nord (qui ne sont pas encore construits).....	$12,800
Pour ouvrage restant à faire sur la section de Saint-Raymond au 145e mille au nord de ce point.....	36,380

Pour la section de 5 milles à partir du 145e mille jusqu'au 150e mille au nord de Saint-Raymond, non encore inspectée	$16,000	
		$65,180
Balance		$709,915
Que sur cette balance, les livres du comptable montrent qu'il a déjà été payé la somme de		690,004
Laissant à payer maintenant la balance de		$19,911

Le ministre recommande qu'autorisation soit donnée de payer à la compagnie la dite somme de $19,911.00.

Le comité conseille d'accorder l'autorisation voulue.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Pièce " LJ " 60, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 2 octobre 1890.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—En vertu d'instructions de ma part, M. Ridout, les 20 et 21 septembre dernier, a inspecté le chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, en vue du paiement de la subvention, et il m'informe que l'état des ouvrages est comme suit :—

Subvention accordée pour la ligne-mère :

50 et 51 Vict., ch. 24, de Québec à la jonction, 4 milles	$ 12,800	
48 et 49 Vict., ch. 59, de la jonction à Saint-Raymond, 32 milles	96,000	
45 Vict., ch. 14, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 120 milles	384,000	
46 Vict., ch. 25, distance non couverte par la subvention, 25 milles	80,000	
50-51 Vict., ch. 24, distance non couverte par la subvention, 5 milles	16,000	
49 Vict., ch. 10, additionnel, 186 milles	186,295	
		$775,095

Subvention accordée à l'embranchement de Chicoutimi.

51 Vic., ch. 3, du lac Saint-Jean vers Chicoutimi, 30 milles.....	$96,000	
52 Vic., ch. 3, fin de la section subventionnée vers Chicoutimi, 20 milles...	64,000	
		$160,000
Subvention totale, 236 milles.....		$935,095

De Québec à la jonction, 4 milles. Aucun ouvrage n'a été fait et aucune subvention gagnée.	Nil.	
De la jonction à Saint-Raymond, 32 milles; le chemin est terminé, et le plein montant de la subvention est gagné.....	$96,000	
De Saint-Raymond jusqu'à 150 milles au nord de ce point, l'ouvrage est presque terminé et se trouve comme suit:		
De Saint-Raymond au 50e mille, valeur de l'ouvrage restant à faire—		
Ponceaux en bois à remplacer par de la maçonnerie.....	$3,000	
Ponceaux sur longrines en épinette rouge à remplacer par du cèdre.....	1,000	
		$4,000
Du 50e au 60e mille—6 ponceaux en bois à remplacer par de la maçonnerie	$1,500	
9 ponceaux sur longrines en épinette rouge à remplacer par du cèdre.....	900	
5 drains français à remplacer par de la maçonnerie.....	500	
		2,900
Du 60e au 70e mille—4 ponceaux en bois à remplacer par de la maçonnerie.....	$1,000	
8 drains français à remplacer par de la maçonnerie.....	800	
5 ponceaux sur longrines en épinette rouge à remplacer par de la maçonnerie.....	500	
		2,300
Du 70e au 80e mille—ponceaux en bois à remplacer par de la maçonnerie.....	$ 600	
8 ponceaux sur longrines en épinette rouge à remplacer par du cèdre	800	
1 drain français à remplacer par de la maçonnerie.....	100	
		1,500
Du 80e au 90e mille—4 drains français à remplacer par de la maçonnerie.....	$ 400	
4 ponceaux sur longrines en épinette rouge à remplacer par du cèdre.....	400	
		800

Du 90e au 100e mille—2 drains français à remplacer par de la maçonnerie.....	$200		
2 ponceaux sur longrines en épinette rouge à remplacer par du cèdre.....	2,000		
		$2,200	
Du 100e au 110e mille—2 ponceaux en bois à remplacer par de la maçonnerie.....	$200		
22 ponceaux sur longrines en épinette rouge à remplacer par du cèdre.....	2,200		
		2,400	
Du 110e au 120e mille—3 ponceaux en bois à remplacer par de la maçonnerie	$400		
8 ponceaux sur longrines en épinette rouge à remplacer par du cèdre.....	800		
9 drains français à remplacer par de la maçonnerie	900		
		2,100	
Du 120e au 130e mille—4 ponceaux en bois à remplacer par de la maçonnerie.....	$1,000		
6 ponceaux sur longrines en épinette rouge à remplacer par du cèdre..... . ..	600		
9 drains français à remplacer par de la maçonnerie.....	1,000		
		2,600	
Du 130e au 140e mille—13 drains français à remplacer par de la maçonnerie	$1,500		
6 ponceaux sur longrines en épinette rouge à remplacer par du cèdre.....	600		
Culées de pont en cèdre à remplacer par de la maçonnerie.....	4,000		
		6,100	
Du 140e au 150e mille—3 drains français à remplacer par de la maçonnerie.....	$ 300		
3 ponceaux en bois à remplacer par de la maçonnerie.....	200		
1 ponceau sur longrines en épinette rouge de 15 pieds de haut, à remplacer par de la maçonnerie.....	1,500	2,000	
		$28,900	$637,395

Embranchement de Chicoutimi.

De 0 à 4·80e mille—Ouvrage restant à faire :—		
4 drains français à remplacer par de la maçonnerie.....	$400	$14,960
Subvention représentant l'ouvrage fait.....		748,355
Ci-suit les montants de la subvention qui représentent l'ouvrage fait depuis la jonction jusqu'à Saint-Raymond.....		96,000

Depuis Saint-Raymond jusqu'à l'extrémité nord de la ligne-mère subventionnée, 150 milles	$637,395
$4\frac{8}{100}$ milles de l'embranchement de Chicoutimi	14,960
Total	$748,355

Si on paie cette somme de $748,355, elle devra être réduite de la somme déjà payée.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

Pièce "LJ" 61, de la couronne ; produite le 4 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 12 *octobre* 1889.

Sur un mémoire daté du 9 octobre 1889, du ministre des chemins de fer et canaux, représentant que le 2 octobre courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat avait fait rapport qu'une inspection a été faite des ouvrages subventionnés du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, et que le résultat est comme suit :—

Total des subventions accordées pour la ligne-mère, de Québec au lac Saint-Jean		$775,095
Valeur de l'ouvrage restant à faire sur la partie de Québec à la Jonction (aucun ouvrage fait)	$12,800	
De Saint-Raymond à 150 milles au nord de Saint-Raymond (détails indiqués dans le rapport de l'ingénieur en chef)	28,900	
		$41,700
Valeur subventionnée des ouvrages faits		$733,395
Sur cette somme les livres du comptable montrent qu'il a déjà été payé		709,915
Laissant à payer maintenant une balance de		$23,480

Le ministre représente de plus que le dit rapport indique les résultats d'une inspection de l'embranchement de Chicoutimi du dit chemin de fer, auquel le total des subventions accordées est de $160,000, et que sur cette somme il a été gagné la somme de $14,960 ($400 étant déduites pour compléter les ouvrages). Aucune partie de cette subvention n'a été payée.

Le ministre recommande de donner l'autorisation de payer à la compagnie ces sommes de $23,480 et $14,960, formant un total de $38,440.

Le comité conseil d'accorder l'autorisation voulue.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Pièce "LJ" 62, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET DU LAC SAINT-JEAN.

RAPPORT ANNUEL.

Les directeurs de la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean ont l'honneur de faire le rapport suivant sur les opérations de la dernière année :

PROGRÈS DES TRAVAUX.

Depuis la date du dernier rapport annuel on n'a construit aucun mille additionnel de chemin de fer. La somme de £200,000 sterling a été réservée aux termes de l'acte de fidéicommis, sur le produit de l'émission de £780,000 d'obligations pour l'achèvement et l'équipement additionnel du chemin, et $87,300 de cette somme ont depuis été retirées, par l'entremise de MM. Glyn, Mills, Currie et Cie sur certificats de l'ingénieur des fidéicommissaires et dépensées pour terminer la chaussée de la voie et l'équipement complet de chemin en matériel roulant. Au moyen de cette dépense la partie inachevée de la ligne a été terminée et ballastée depuis Roberval jusqu'au lac Bouchette au sud, distance de 30 milles, du matériel roulant pour une valeur de $106,400 a été placé sur la voie, consistant en deux locomotives Mogul, nos 12 et 13, trois voitures de première classes, trois de seconde classe, deux voitures combinées, six wagons à bestiaux, vingt-six wagons fermés, soixante-deux wagons-plateformes et deux fourgons de conducteurs, ce qui porte à $352,000 la valeur du matériel roulant actuellement sur la ligne.

On a aussi commencé les travaux sur la nouvelle ligne courte pour entrer dans la cité de Québec, pour la construction de laquelle les deux gouvernements fédéral et provincial ont récemment accordé de l'aide.

Par une dépense prudente et judicieuse de la forte somme d'argent gardée par les fidéicommissaires comme fonds d'achèvement, on croit que la ligne entière lorsqu'elle sera terminée, n'en cédera à aucune autre dans la province, au point de vue de la solidité et de l'équipement.

Des négociations se font actuellement avec la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix pour l'usage par cette compagnie, en commun avec nous, du pont projeté sur la rivière Saint-Charles et du terminus dans la cité.

TRAFIC.

Cette compagnie a accepté de la Compagnie de Construction l'exploitation de ce chemin de fer le 1er janvier 1889, et depuis cette date un service quotidien des trains a été maintenu entre Québec et Roberval, se raccordant durant la saison de navigation avec le bateau à vapeur *Peribonca*, qui fait le service sur le lac Saint-Jean et les rivières qui s'y jettent. Des représentations ont été faites au gouvernement fédéral sur la nécessité de placer des phares et des bouées et de construire des quais sur le lac pour rendre la navigation plus sûre et plus commode, et des crédits ont été accordés par le gouvernement pour ces fins.

Un très bon service de wagons-palais et de wagons-dortoirs a été entretenu sur toute la ligne par la *Monarch Palace Car Co.* de New-York.

Les comptes de trafic pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1889 vous sont maintenant soumis, le nombre de milles en exploitation ayant été de 190 milles. Dans le cours de cette période le nombre de voyageurs transportés a été de 79,725, et le nombre de tonnes de fret a été de 103,725, se répartissant comme suit :

2,953	charges de wagons de bois de corde, soit 26,577 cordes.		
1,865	do	do scié,	24,230,000 pieds M.P.
558	do	do carré,	
95	do	de pulpe et de papier, 1425 tonnes.	
1,444	do	de marchandises générales, 21,660 tonnes.	
6,915	wagons.		

Les perspectives du trafic futur sont très encourageantes. De nouveaux moulins à vapeur ont été construits durant l'année à Saint-Raymond et au lac Bouchette, et d'autres sont en cours de construction ou à l'état de projet.

Le produit des troncs d'arbres coupés le long de la ligne durant le dernier hiver donnera environ quarante millions de pieds de bois à transporter cette année.

Le trafic des voyageurs a continué d'augmenter constamment, le nombre des voyageurs transportés étant de 79,725, contre 69,019 l'année précédente. Le mouvement des touristes s'est bien augmenté grâce à l'excellente pêche qui se fait dans tous les lacs et rivières le long de la ligne. Plusieurs clubs de pêche se sont formés et ont construits des maisons de clubs à des frais considérables sur divers points. M. Beemer a construit un hôtel très confortable à Roberval, et il y a attiré un si grand nombre de voyageurs de toutes les parties du continent qu'il se propose maintenant de l'agrandir à grands frais. Un hôtel de première classe a aussi été construit au Lac Edouard.

Le chemin a été exploité avec régularité et sans accidents pour les voyageurs.

COLONISATION.

L'automne dernier votre conseil de direction a invité des délégués de toutes les paroisses de la province à visiter le district du Lac Saint-Jean, dans le but de voir le pays et ses produits. Un grand nombre de paroisses ont envoyé des délégués dans ce but, et les rapports que nous avons reçus d'eux depuis sont unanimes à déclarer que le pays offre un champ qui promet beaucoup pour la colonisation. On attend de grands résultats de cette visite. Un nombre considérable de nouveaux colons sont venus dans le district l'an dernier, et l'on attend un mouvement croissant durant la prochaine saison, le gouvernement provincial ayant nommé un agent spécial de colonisation pour ce territoire. On s'efforcera aussi d'engager quelques-uns des immigrants étrangers qui débarquent à Québec à s'établir au Lac Saint-Jean. Vos directeurs ont, cette année, décidé de transporter gratuitement tous les nouveaux colons de la classe agricole qui seront convenablement recommandés, de Québec au Lac Saint-Jean ou aux points intermédiaires. Des représentations ont été faites au gouvernement lui demandant d'aider à la compagnie à établir trois fermes expérimentales ou plus dans les nouveaux townships récemment tracés le long de la ligne entre la station Beaudet et le lac Bouchette.

Embranchements.

Aucuns travaux de construction n'ont été faits sur les prolongements ou les embranchements durant l'année. La charte de la compagnie pourvoit à

une extension vers l'ouest jusqu'au lac Témiscamingue, qui rendrait les opérations forestières du Saint-Maurice et du haut de l'Ottawa tributaires de Québec, et est par conséquent d'immense importance pour la cité. Vos directeurs désirent ardemment pousser la construction du prolongement est jusqu'à Chicoutimi et Saint-Alphonse, mais les ponts considérables qu'il faudrait bâtir sur cette ligne rend la chose impossible tant qu'on n'aura pas reçu d'aide additionnelle.

Des pétitions ont été faites aux gouvernements fédéral et provincial pour demander de l'aide pour ces deux lignes, et durant la dernière session la législature provinciale a voté 100,000 acres de terres additionnelles pour le prolongement de l'est.

ENTRETIEN.

Les ponts, voie, matériel roulant, chaussée, stations et toutes les autres propriétés de chemin de fer sont maintenus en parfait état de réparation et en bonne condition. L'addition récente d'une dispendieuse presse à roues et autres machines dans les ateliers facilite et diminue les frais de réparations au matériel roulant.

Le tout respectueusement soumis,

FRANK ROSS, *président.*
J. G. SCOTT, *secrétaire.*

QUÉBEC, 22 mai 1890.

Le scrutin pour l'élection des directeurs pour l'année qui va suivre a alors eu lieu et les scrutateurs on déclaré les messieurs suivants élus, savoir : MM. Frank Ross, E. Beaudet, Simon Peters, l'honorable F. Langelier, M. P., Gavin Moir, l'honorable P. Garneau, Jules Tessier, M.P.P., T. A. Piddington, et John Théodore Ross, et aussi M. Edwin Hanson, de Montréal, et l'honorable Geo. Irvine, comme représentant les fidéicommissaires des porteurs d'obligations anglais, M. Joseph Frémont, maire de Québec, et l'honorable juge J. A. Gagné, de Chicoutimi, comme représentant respectivement, la cité de Québec et le comté de Chicoutimi. A une assemblée subséquente du conseil, M. Frank Ross a été élu président et MM. E. Beaudet et Simon Peters, vice-présidents.

Pièce "LJ" 63, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN,

QUÉBEC, 18 octobre 1890.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—Voulez-vous avoir la bonté de nous laisser avoir, aussitôt qu'il conviendra, un chèque en paiement des subventions sur les travaux inspectés par M. Ridout les 1er et 2 du courant, savoir :—

Sur le pont de la rivière Saint-Charles.....	$30,000
Sur les 4 milles, bout de Roberval.....	12,800
Pour les déductions faites sur les ponceaux	28,900
	$71,700

Comme nous employons actuellement un grand nombre d'hommes, et que nous faisons des dépenses considérables, nous comptons sur cet argent pour nous aider à faire honneur à nos engagements.

Votre obéissant serviteur,

J. G. SCOTT, *secrétaire.*

Pièce " LJ " 64, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 27 octobre 1890.

M. A. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer, Ottawa.

MONSIEUR,—M. Ridout a inspecté le pont sur la rivière Saint-Charles à Québec, sur le chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean. C'est un pont en acier composé d'une travée fixe de 140 pieds et d'une travée tournante formant deux ouvertures de 80 pieds chacune; le pont repose sur des piles en maçonnerie.

M. Ridout fait rapport qu'il est bien construit, et M. Marcus Smith, qui a examiné la tension, etc., dit qu'il répond entièrement aux exigences du département.

Avant de pouvoir faire aucun paiement à compte de la subvention, il est nécessaire que la compagnie fasse un contrat sous l'autorité de l'Acte des subventions et qu'elle fournisse une série complète de pièces justificatives établissant le coût de sa construction.

J'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "L.J" 65, de la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 13 *novembre* 1890.

Dans un mémoire daté du 10 novembre 1890, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'en vertu de l'Acte des subventions de la dernière session, 53 Vic., chap. 2, l'octroi de la subvention suivante a été autorisé :

" A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité $30,000 ; aussi, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *viâ* Charlesbourg, jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $38,400, en tout $68,400."

Le ministre représente de plus que la compagnie a demandé d'être admise à faire un contrat en conséquence, et un devis convenable et un projet de contrat ayant été préparés, il recommande d'en approuver les descriptions, devis et conditions, et qu'il soit autorisé à signer le dit projet de la part du gouvernement, le temps pour l'achèvement complet des travaux couverts par cette dite subvention étant fixé au 1er octobre 1891.

Le ministre recommande de plus d'approuver, pour les fins de la subvention, les plans et profils indiquant le tracé de ces douze milles, et d'approuver aussi les plans détaillés du pont-tournant en acier sur la rivière Saint-Charles ; quant à ces derniers ouvrages il fera remarquer que l'emplacement et le plan général ont été régulièrement approuvés par le comité des chemins de fer du Conseil privé le 20 juin 1888.

Le comité les soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

"A."

PLAN ET DEVIS.

1. Le chemin de fer sera à voie simple d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, avec les voies de garage nécessaires.

2. Les alignements, rampes et courbes seront les plus favorables que le permettra la configuration du terrain—le maximum des rampes ne devant pas dépasser soixante et neuf (69) pieds par mille, excepté sur quelques centaines de pieds en laissant le pont pour passer sur la levée Louise, où une rampe de quatre-vingt-dix-neuf (99) pieds sera permise; le rayon minimum de courbe n'aura pas moins de dix-neuf cent dix (1,910) pieds ou 3°, excepté la courbe à la tête du bassin Louise, qui pourra avoir un rayon minimum de cinq cents (500) pieds ou 10° 15".

3. Dans toutes les parties boisées, le terrain devra être déblayé sur une largeur de pas moins de cinquante pieds (50) pieds de chaque côté du centre de la ligne ; tous les troncs d'arbres et les broussailles devront être brûlés, et il n'en devra pas être jeté sur le terrain avoisinant.

4. Toutes les souches devront être enlevées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur ou dans les remblais de moins de deux pieds de hauteur.

5. Toutes les souches devront être coupées à fleur du sol lorsque les remblais auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur.

6. Le chemin de fer devra être bordé de clôtures conformes à la loi, solidement construites, en fil de fer ou en bois, avec barrières et traverses nécessaires pour les besoins des cultivateurs.

7. Des traverses de chemin, avec fosses garde-bestiaux et écriteaux, seront établis au croisement de tous les chemins publics existants, au niveau de la voie.

8. La largeur des tranchées au niveau de formation ne sera pas de moins de vingt (20) pieds, et les remblais de pas moins de quinze (15) pieds lorsqu'ils seront tassés sur place.

9. Un drainage efficace devra être établi au moyen de fossés découverts ou d'égouts souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de grandeur et force suffisantes pour les objets en vue ; les piles et culées des ponts à fermes devront être en maçonnerie massive, et les ponceaux de rigoles passant

sous les remblais de plus de douze pieds de hauteur devront être bien construits, en maçonnerie de seconde classe, en fer ou en tuyaux à ponceaux vitrifiés de double force, faits de matériaux durables et convenables d'un caractère absolument permanent, et égaux aux meilleurs ouvrages de ce genre employés dans les travaux de chemins de fer au Canada.

11. Les ponceaux à ciel ouvert ou à poutres dans les remblais de moins de douze pieds de hauteur devront être en solide maçonnerie de seconde classe ou en bois de cèdre de pas moins de 10 pouces sur 10 pouces, à l'exception des poutrelles, qui pourront être en pin, chêne blanc, épinette rouge ou blanche, saines, de pas moins de 12 pouces par 14 pouces. Les ouvertures des arches ne devront pas dépasser 14 pieds et elles seront construites d'après un plan approuvé par le ministre des chemins de fer et canaux. La superstructure des ponts à fermes pourra être en pin blanc sain, ou en pin résineux de Géorgie, ou si les fermes sont abritées par une toiture en bardeaux l'on pourra y employer de l'épinette blanche à fibres droites.

12. Les ponceaux de rigoles en bois encaissés passant sous les remblais de moins de douze pieds de hauteur devront être en solide maçonnerie de seconde classe ou en bois de cèdre de 10 pouces sur 10 pouces, ou en tuyaux à ponceaux en argile vitrifiée de double force.

13. Les rails seront en acier et ne devront pas peser moins de cinquante-six (56) livres par verge linéaire; ils devront être d'un profil approuvé et assujétis au moyen d'éclisses aussi approuvées.

14. Le chemin devra être bien ballasté avec du gravier ou quelque autre matière convenable. Les traverses auront 8 pouces de face par 6 pouces pouces d'épaisseur et 8 pieds de long—2,600 au mille.

15. La compagnie établira des voies de garage et d'évitement, des stations, citernes, plaques tournantes ou Y, et toutes constructions et bâtiments en quantité suffisante pour répondre aux besoins du trafic.

16. La compagnie a déjà fourni un matériel roulant suffisant pour faire promptement et efficacement le trafic et les opérations de la ligne, comprenant cette section.

17. Des ponts sur chevalets ou à piles ne seront pas tolérés sauf sur autorisation par écrit du ministre des chemins de fer et canaux. Lorsqu'on les tolérera, le bois qui devra servir à leur construction devra aussi être approuvé par lui.

La présente convention conclue ce second jour de décembre, en l'année mil huit cent quatre-vingt-dix,

Entre Sa Majesté la Reine, au nom du Canada, à ce représentée par le ministre des chemins de fer et canaux, d'une part:

Et la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, d'autre part;

Fait foi, considérant que dans et par un acte passé pendant la session du parlement du Canada, tenue dans la cinquante-troisième année du règne de Sa Majesté, étant le chapitre deux, intitulé: "Acte autorisant le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées," il est entre autres choses décrété: Que le gouverneur en conseil pourra accorder:

A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité $30,000, et aussi pour 12 milles de son chemin depuis Lorette *viâ* Charlesbourg jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité

$38,400, cet acte pourvoyait à ce que la ligne du chemin de fer, à moins qu'elle ne soit déjà commencée, sera commencée dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet 1890 et complétée dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elle sera aussi construite en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de cette ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et la dite subvention sera payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, à condition toutefois que l'octroi de cette subvention sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la ligne ainsi subventionnée, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil prescrira.

Et considérant que le gouverneur en conseil a régulièrement approuvé les descriptions, conditions et devis ci-annexés, marqués " A," comme étant les descriptions, conditions et devis pour la construction du dit chemin de fer.

A ces causes, la présente convention fait foi, que moyennant la dite subvention à être payée en la manière susdite, " La Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean convient avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, ce qui suit, savoir :

1. Que la compagnie devra faire, bâtir, construire et achever, et fera, bâtira, construira et achèvera bien, fidèlement et exactement une ligne de chemin de fer depuis Lorette, *viâ* Charlesbourg, jusqu'à Québec, et un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles pour donner accès dans la cité de Québec, le dit chemin de fer d'une longueur de douze milles, dont les points ainsi que la route et le tracé approximatifs sont indiqués sur la carte déposée au département des chemins de fer et canaux, et tous les ponts, ponceaux et tous ouvrages du génie, soit sur la ligne, soit pour dresser des plans ou faire d'autres ouvrages de bureau, à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2. Que la compagnie devra tracer et construire et tracera et construira la dite ligne de chemin de fer en suivant une direction aussi droite que possible entre les points ci-dessus nommés, ne se permettant que les déviations qui pourront paraître absolument indispensables pour éviter de graves obstacles aux travaux du génie et qui seront autorisées par le gouverneur en conseil.

3. Que les pentes et alignements devront être les plus favorables que pourra le permettre la configuration du pays conformément au dit devis ci-annexé marqué " A."

4. Que la compagnie devra fournir et fournira des profils, plans et mémoires de quantités de toute la ligne de chemin de fer, par sections de dix milles, et qu'avant que les travaux soient commencés sur aucune section de dix milles, ces profils, plans et mémoires de quantités devront être approuvés par le gouverneur en conseil, et qu'avant qu'aucuns paiements soient faits, la compagnie fournira tels autres états qui pourront être nécessaires pour établir, à la

satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, la valeur des travaux exécutés relativement à ce qu'il en restera à faire.

5. Que la dite compagnie devra commencer les travaux qu'embrasse la présente convention dans les deux mois à compter de sa date et les compléter comme suit, savoir : le ou avant le premier jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-onze, avec l'entente que le délai ainsi fixé est important et de l'essence de la présente convention, et à défaut de tel achèvement comme susdit à cette date ou à ces dates ou avant, la compagnie perdra tout droit, réclamation ou demande ayant pour objet le paiement, en tout ou en partie, de la subvention restant à payer, et aussi relativement à tous deniers quelconques qui, lors du défaut d'achèvement comme susdit, pourront être dus et échus à la compagnie.

6. Qu'à et après l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, la compagnie les tiendra et conservera réellement et fidèlement, ainsi que le matériel roulant qu'ils nécessiteront, dans un bon et suffisant état de fonctionnement et d'exploitation, et qu'elle les exploitera fidèlement et sans interruption.

7. Que la compagnie bâtira, construira et terminera la dite ligne de chemin de fer et les travaux et les ouvrages s'y rattachant, en conformité, sous tous rapports, du devis ci-annexé marqué " A," et sur un tracé à être approuvé par le gouverneur en conseil.

8. Que l'octroi de la dite subvention sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la dite ligne, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif uniforme de péages par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

9. Et que la dite ligne de chemin de fer avec les ouvrages s'y rattachant, ainsi que toutes les immunités, droits, privilèges, biens-meubles et immeubles, de toute espèce devront, lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, être la propriété de la compagnie.

En foi de quoi, " La Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean " a fait apposer son sceau de corporation aux présentes, et ces présentes seront signées par le président et le secrétaire de la dite compagnie ; et le ministre des chemins de fer et canaux y a apposé sa signature et fait apposer le sceau, et contresigner par le secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Signé par le président et le secrétaire de la compagnie, dont le sceau de corporation a été apposé en présence de	*Président.* *Secrétaire.*
Signé et scellé par le ministre et le secrétaire du département des chemins de fer et canaux en présence de	*Ministre des chemins de fer et canaux.*

Pièce " L J " 66, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

OTTAWA, 13 décembre 1890.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—Quant à la subvention applicable à la ligne-mère du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, elle se trouve comme suit :

Subvention à payer	$775,095
Moins la subvention sur quatre milles de Québec à la jonction avec le chemin de fer canadien du Pacifique (chemin de fer de la Rive-Nord)	12,800
	$762,295
Moins l'estimation de la valeur des travaux d'achèvement conformément au contrat et à ses modifications, faites par arrêté en conseil	$8,100
Subvention représentée par l'ouvrage fait	$754,195

Si l'on fait un paiement, on devra déduire le montant des paiements antérieurs.

J'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

N.B.—On représente qu'il a été fait des travaux depuis la date de la dernière inspection, et j'ai donné des instructions de faire tout de suite une nouvelle inspection qui pourrait changer la balance de $8,100.—C.S.

Pièce " LJ " 67, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 9 *janvier* 1891.

Dans un mémoire daté du 8 janvier 1891, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 13 décembre 1890, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat avait fait un rapport sur la ligne-mère subventionnée du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, indiquant les résultats suivants :—

Subvention à payer	$775,095
Moins la subvention pour 4 milles de Québec à la jonction avec le chemin de fer canadien du Pacifique (chemin de fer de la Rive-Nord)	12,800
	$762,295

Moins l'estimation de la valeur des ouvrages à faire pour l'achèvement suivant le contrat et ses modifications faites par arrêté en conseil.	$8,100
Subvention représentée par les ouvrages faits.....	754,195
Sur cette somme il a déjà été payé.....	733,395
Laissant une balance de.....	$20,800

Le ministre recommande d'accorder l'autorisation de payer la dite balance de $20,800.

Le comité est d'avis d'accorder l'autorisation demandée.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL.

OTTAWA, 22 janvier 1891.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le 7 du courant M. Ridout a inspecté les 12 milles de la ligne de ceinture du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, entre Lorette, *viâ* Charlesbourg, et Québec, au sujet de la subvention.

Le terrain étant couvert de neige, l'inspection n'a pu être faite d'une manière aussi satisfaisante qu'elle l'eût été dans la saison d'été, parce qu'un grand nombre des constructions et le ballastage ne sont pas visibles, mais, autant qu'il a pu en juger, le chemin avait été bien construit et était terminé à ces exceptions suivantes près, savoir :—

Clôtures, 3,800 perches.....	$ 3,800
Ecriteaux aux croisements des chemins publics.....	100
Ballastage, 19,000 verges cubes.....	5,700
Achèvement de la gare d'Hedleyville.....	200
" " Lorette.....	1,000
Construction d'un réservoir à Lorette.....	300
Service de l'eau à Québec.....	1,000
Estimation de la valeur des ouvrages restant à faire.	$12,100

Situation par rapport à la subvention.

Subvention à payer, 53 Vic., ch. 2, à part la subvention spéciale pour le pont Saint-Charles....	$38,400
Moins l'estimation de la valeur des travaux d'achèvement, tels qu'indiqués dans l'état détaillé ci-dessus.....	12,100
Subvention représentée par les ouvrages faits.....	$26,300

J'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "L J" 69, de la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL.

OTTAWA, 26 janvier 1891.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le 9 du courant, M. Ridout a inspecté la ligne-mère du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, en vue de la subvention, mais les ouvrages et la chaussée étant couverts de neige il n'a pu faire son examen d'une manière aussi complète qu'il l'aurait désiré, mais il a pu voir assez d'ouvrage pour pouvoir dire que les travaux étaient terminés, excepté ceux qui suivent, savoir :—

De Saint-Raymond au 50e mille—24 ponceaux encaissés en pin à remplacer par du cèdre		$1,900
Du 50e au 60e mille—4 ponceaux en bois mixte à remplacer par du cèdre	$500	
2 drains français à remplacer par de la maçonnerie	200	
		700
Du 60e au 70e mille—3 ponceaux en bois mixte à remplacer par du cèdre		300
Du 70e au 80e mille—1 drain français à remplacer par de la maçonnerie		100
Du 80e au 90e mille—4 drains français à remplacer par de la maçonnerie		400
Du 110e au 120e mille—3 ponceaux en épinette rouge à remplacer par des drains en cèdre	$300	
2 drains français à remplacer par de la maçonnerie	300	
7 drains français à remplacer par du cèdre	600	
		1,200
Du 120e au 130e mille—4 ponceaux en épinette rouge à remplacer par du cèdre		500
Du 140e au 150e mille—1 drain français à remplacer par du cèdre	$100	
1 poutre en bois à remplacer par de la maçonnerie	1,500	
		1,600
Estimation de la valeur des ouvrages restant à faire		6,700
Subvention à payer sur la ligne-mère		775,095

Estimation de la valeur des ouvrages restant à faire—4 milles, de Québec à la jonction	$12,800	
Ouvrages ci-dessus tels que détaillés	6,700	
		$19,500
Subvention représentée par les ouvrages faits		$755,595

Si l'on fait un paiement on devra déduire le montant des paiements antérieurs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

Pièce "L J" 70, de la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 2 *février* 1891.

Dans un mémoire daté du 29 janvier 1891, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 26 janvier courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat avait fait rapport du résultat d'une inspection de la ligne-mère du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean.

Le ministre dit que d'après ce rapport il paraîtrait que vu que les ouvrages et la chaussée étaient couverts de neige l'examen n'a pas été aussi complet qu'il aurait désiré, mais qu'il pouvait dire que ces travaux étaient terminés, à certaines exceptions près.

Que la subvention à payer sur la ligne-mère est de		$775,095
Moins 4 milles, de Québec à la jonction	$12,800	
Ouvrages restant à faire	6,700	
		19,500
		$755,595
Qu'il a déjà été fait sur ces ouvrages des paiements s'élevant à		754,195
Laissant à payer maintenant		$ 1,400

Le ministre recommande d'accorder l'autorisation de payer la dite somme de $1,400.

Le comité est d'avis d'accorder l'autorisation nécessaire.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Pièce "L J" 71, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 2 *février* 1891.

Dans un mémoire daté du 29 janvier 1891, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 22 janvier courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat avait fait un rapport sur les résultats d'une inspection faite des douze milles de la "ligne de ceinture" entre Québec et Lorette *viâ* Charlesbourg, pour laquelle la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean avait reçu, en vertu de l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), une subvention de $38,400, et que, d'après ce rapport, la section du chemin de fer en question paraîtrait avoir été terminée d'une manière satisfaisante, à part certains ouvrages d'une valeur estimée à $12,100, laissant à payer la balance de la subvention représentée par les travaux faits, $26,300.

Le ministre recommande d'accorder l'autorisation de payer à la compagnie la dite somme de $26,300.

Le comité est d'avis d'accorder l'autorisation nécessaire.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Pièce "L J" 72, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 17 *février* 1891.

Dans un mémoire daté du 13 février 1891, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 10 février courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat avait fait rapport des résultats d'une inspection faite du pont du chemin de fer du Lac Saint-Jean, sur la rivière Saint-Charles, subventionnée par l'acte 53 Vic., ch. 2, au montant de 15 pour 100 du coût, la subvention ne devant pas dépasser $30,000 ; que ce rapport indique que ce pont est terminé et est une bonne construction, d'une valeur qu'il estime à $101,000, dont 15 pour 100, dit-il, sont gagnés et s'élèvent à $15,150. Le ministre recommande l'autorisation de payer à cette compagnie la dite somme de $15,150.

Le comité conseille d'accorder l'autorisation nécessaire.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Pièce "L J" 73, de la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL.

OTTAWA, 19 février 1891.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—M. J. G. Scott, sur lettre n° 59357, demande des détails du paiement de $26,300 sur la ligne de ceinture de 12 milles du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, entre Lorette, *viâ* Charlesbourg et Québec. Les voici :

Subvention à payer		$38,400
Moins les ouvrages restant à faire, 3,800 perches de clôtures	$3,800	
Ecriteaux aux croisements des chemins publics	100	
19,000 v. c. de ballastage	5,700	
Achèvement de la gare d'Hedleyville	200	
Achèvement de la gare de Lorette	1,000	
Construction d'un réservoir à Lorette	300	
Service d'eau à Québec	1,000	12,100
Balance		$26,300

J'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "L J" 74, de la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 20 *mars* 1891.

Dans un mémoire daté du 12 mars 1891, le ministre des chemins de fer et canaux recommandant, sur demande faite par la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, favorablement accueillie par l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, que le devis attaché au contrat fait avec cette compagnie le 5 décembre 1888, pour la construction, en vertu d'une subvention, d'une ligne de chemin de fer du Lac Saint-Jean, de 30 milles, vers Chicoutimi, soit modifié, les clauses numérotées 10, 11 et 16 de ce devis étant annulées et remplacées par les suivantes :

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de grandeur et force suffisantes pour les objets en vue; les piles et culées des ponts à fermes devront être en maçonnerie massive, et les ponceaux de rigoles passant sous les remblais de plus de douze pieds de hauteur devront être bien construits en maçonnerie de seconde classe, en fer ou en tuyaux à ponceaux

vitrifiés de double force, faits de matériaux durables et convenables d'un caractère absolument permanent et égaux aux meilleurs ouvrages de ce genre employés dans les travaux de chemins de fer au Canada.

11. Les ponceaux à ciel ouvert ou à poutres dans les remblais de moins de douze pieds de hauteur devront être en solide maçonnerie de seconde classe ou en bois de cèdre de pas moins de 10 pouces sur 10 pouces, à l'exception des poutrelles de la voie, qui pourront être en pin, chêne blanc, épinette rouge ou blanche, sains, de pas moins de 12 pouces par 14 pouces. Les ouvertures des arches ne devront pas dépasser 14 pieds et elles seront construites d'après un plan approuvé par le ministre des chemins de fer et canaux. La superstructure des ponts à fermes pourront être en pin blanc, sain, ou en pin résineux de Géorgie, ou si les fermes sont abritées par une toiture couverte en bardeaux, l'on pourra y employer de l'épinette blanche à fil droit.

12. Les ponceaux de rigoles en bois encaissés passant sous les remblais de moins de 12 pieds de hauteur devront être en solide maçonnerie de seconde classe ou en bois de cèdre de 10 pouces sur 10 pouces, ou en tuyaux à ponceaux en argile vitrifiée de double force.

16. Les ponts sur chevalets ou à piles ne seront pas tolérés, sauf sur autorisation par écrit du ministre des chemins de fer et canaux. Lorsqu'on les tolérera, le bois qui devra servir à leur construction devra aussi être approuvé par lui.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ" 75, de la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 8 *avril* 1891.

Dans un mémoire daté du 6 avril 1891, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 26 janvier 1891, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat avait fait rapport du résultat d'une inspection de la ligne subventionnée de la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, montrant que le total de la subvention à payer s'élevait à $775,095.

Sur cette somme il a déduit pour l'ouvrage restant à faire.....	$6,700	
Et pour la section du chemin comprise dans les 4 milles entre Québec et la Jonction	12,800	
Formant une déduction totale de.....		$19,500
Laissant une balance de...	755,595	
En vertu d'un arrêté en conseil, daté du 2 février 1891, la somme de $14,000 a été payée, ce qui porte le total des paiements à.....		$755,595

Le ministre dit que d'après une note de l'ingénieur en chef, en date du 1er avril courant, il paraîtrait que la compagnie a demandé d'être payée de

la somme de $6,700 déduite, afin que certains ouvrages spécifiés dans son rapport puissent être reconstruits avec les matériaux et en la manière exigés par le contrat (tel que modifié par un arrêté en conseil du 28 novembre 1890), ces items étant les suivants :

De Saint-Raymond au 50e mille—24 ponceaux encaissés en pin à remplacer par du cèdre.....	$19,000
Du 50e au 60e mille—4 ponceaux en bois mixte à remplacer par du cèdre...	500
2 drains français à remplacer par de la maçonnerie..	200
Du 60e au 70e mille—3 ponceaux en bois mixte à remplacer par du cèdre.....	300
Du 70e au 80e mille—1 drain français à remplacer par de la maçonnerie.....	100
Du 80e au 90e mille—4 drains français à remplacer par de la maçonnerie.....	400
Du 110e au 120e mille—3 ponceaux en épinette rouge à remplacer par des drains en cèdre.....	300
2 drains français à remplacer par de la maçonnerie..	300
7 drains français à remplacer par du cèdre.....	600
Du 120e au 130e mille—4 ponceaux en épinette rouge à remplacer par du cèdre.....	500
Du 140e au 150e mille—1 drain français à remplacer par du cèdre.....	100
1 poutre en bois à remplacer par de la maçonnerie..	1,500
Estimation de la valeur des ouvrages restant à faire.	6,700

Le ministre recommande que le contrat daté du 4 septembre 1883, et l'arrêté du conseil du 28 novembre 1890 qui le modifie, soient de nouveau modifiés de manière à permettre de payer ces ouvrages tels que construits, et qu'autorisation soit accordée de payer la dite somme de $6,700 en conséquence.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.
Greffier, Conseil privé.

Pièce "LJ" 76, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

OTTAWA, 13 avril 1891.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.
Ottawa.

MONSIEUR,—Voici dans quel état se trouve la subvention accordée à la ligne-mère du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean—

Subvention à payer..... $775,095
Moins pour les ouvrages inexécutés, section du chemin comprise dans les 4 milles entre Québec et la Jonction..... $12,800

Subvention représentée par les ouvrages faits..... $762,295

A part l'exception ci-dessus, les travaux couverts par le contrat pour la ligne-mère ont été faits conformément au contrat et à ses modifications.

Si l'on fait un paiement, on devra déduire le montant des paiements antérieurs.

J'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 77, de la couronne; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C. R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 18 *avril* 1891.

Dans un rapport daté du 15 avril 1891, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 13 avril courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait un rapport sur la position de la Compagnie du chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean au sujet de la subvention accordée à sa ligne-mère, montrant que le montant de la subvention était de.....$775,095
Moins pour l'ouvrage inexécuté, la section de chemin comprise dans les 4 milles entre Québec et la Jonction..... 12,800
Subvention représentée par l'ouvrage fait..... 762,295
Que sur cette somme on a déjà autorisé le paiement de 755,595
Laissant à payer maintenant une balance de..... 6,700

Le ministre recommande d'accorder l'autorisation de payer la dite somme de $6,700.

Le comité est d'avis d'accorder l'autorisation demandée.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ" 78, de la couronne; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C. R.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNERAL.

OTTAWA, 4 mai 1891.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Une subvention a été accordée par la 53e Vic., ch. 2, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles pour donner accès dans la

cité de Québec, ne devant pas dépasser en totalité $30,000, sur lesquels il devrait être payé 15 pour 100 de la valeur des ouvrages faits, d'après des estimations mensuelles certifiées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux. Une question s'est présentée à mon esprit relativement à l'intention de l'acte ci-dessus cité, savoir : Si l'expression "pont" signifiait la voie ou le pont d'une rive à l'autre de la rivière ou ce qui pourrait techniquement s'appeler le pont, savoir : les fermes et la maçonnerie sur laquelle elles reposent. La question a été réglée par un arrêté en conseil du 21 avril 1891, et en apprenant cela j'ai préparé l'estimation.

J'évalue les travaux du pont d'une rive à l'autre de la rivière à la somme de.....	$165,000
15 pour 100 sur cette somme de $165,000.....	24,750

laquelle somme, aux termes de l'arrêté en conseil ci-dessus cité, a été gagnée par la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean. Si l'on fait un paiement il faudra déduire les paiements antérieurement faits.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 79, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C. R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 18 *mai* 1891.

Dans un mémoire daté du 14 mai 1891, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 4 mai courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'État ayant fait un rapport sur la position de la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean au sujet de la subvention accordée par la 53e Vic., ch. 2, au montant de $30,000 pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles à Québec, montre qu'agissant d'après la définition du mot "pont," savoir, les structures d'une rive à l'autre de la rivière, telle qu'adoptée par l'arrêté en conseil du 21 avril 1891,

La compagnie a fait des travaux pour une valeur de	$165,000
Sur laquelle 15 pour 100, le montant autorisé, forment.....	24,750
Que sur cette somme on a déjà autorisé des paiements au montant de.....	15,150
Laissant la balance que la compagnie a maintenant droit de recevoir.....	9,600

Le ministre recommande d'accorder en conséquence l'autorisation de faire ce paiement.

Le comité est d'avis d'accorder l'autorisation demandée.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "L J" 80, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 27 novembre 1891.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le 11 courant, M. Ridout a inspecté la section du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, de Charlesbourg *viâ* Lorette jusqu'à Québec, distance de 12 milles, au sujet de la subvention, et il a trouvé que le chemin était terminé selon le contrat, à part l'exception suivante :

Le réservoir de 40,000 gallons d'eau à Québec actuellement en cours de construction n'est pas encore terminé, et dans l'intervalle les locomotives prennent l'eau à la station du C.C.P.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "L J" 81, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 23 *mars* 1883.

Dans un mémoire daté du 17 mars 1883, le ministre des chemins de fer et canaux expose qu'en vertu d'un acte 45 Vic., chap 14, passé dans la dernière session, autorité a été donnée d'accorder des subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer à telles compagnies approuvées par le gouverneur en conseil, comme ayant établi d'une manière satisfaisante qu'elles étaient en état de compléter les dits chemins de fer respectivement, dans un délai raisonnable, et que parmi les subventions proposées se trouvait la suivante :

"Pour un chemin de fer de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et en totalité $384,000."

Le ministre représente que par une lettre en date du 14 du mois courant, la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean a présenté une demande en vue d'obtenir l'octroi de la subvention ci-dessus mentionnée, transmettant avec cette demande copie d'un bill amendant et consolidant divers actes antérieurs relatifs à sa constitution en corporation, à ses privilèges et à ses pouvoirs, bill maintenant devant la législature de Québec et qui, dit-elle, a passé sa troisième lecture dans les deux chambres et a été adopté, et que par la seconde clause du dit bill il est déclaré que cet acte sera tenu et considéré comme étant un acte spécial constituant en corporation la dite compagnie.

Le ministre recommande de plus que la compagnie a déjà construit une ligne de fer entre Québec et Saint-Raymond, sur une distance d'environ 35 milles, et la troisième clause du présent bill donne à la compagnie le pouvoir

de construire une ligne partant de quelque point de son chemin actuel ou de Québec au lac Saint-Jean, le chemin devant être terminé jusqu'à l'extrémité du lac Edouard le 31e jour de décembre de 1885, et jusqu'au lac Saint-Jean le 31 décembre 1887.

Le ministre étant convaincu que la compagnie est en état de le compléter, recommande qu'autorisation lui soit donnée, dans le cas où le bill susdit deviendrait loi, de faire un contrat avec la dite compagnie pour les fins proposées au dit acte de subventions et en conformité de ses dispositions.

Le comité est en conséquence d'avis d'accorder l'autorisation nécessaire, et il est entendu que la dette due au département des douanes par le chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean sera remboursée à même cette subvention.

JOHN J. McGEE
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ" 82, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 28 *novembre* 1890.

Dans un mémoire daté du 24 novembre 1890, le ministre des chemins de fer et canaux représente que sous l'autorité d'un arrêté en conseil daté du 18 août 1883, un contrat fut signé avec la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, le 4 septembre suivant, pour la construction aux termes d'une subvention d'une ligne de chemin de fer de Saint-Raymond au lac Saint-Jean.

Le ministre représente de plus que dans le devis attaché à ce dit contrat se trouve la clause suivante relative aux constructions sur le chemin projeté :—

"10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de dimensions et force suffisantes pour les fins projetées. Les piles et les culées des grands ponts et ponceaux devront être en pierre massive, maçonnerie ou fer, faites de matériaux durables et convenables, absolument permanentes de leur nature, et sur tout point essentiel, égales au meilleur genre d'ouvrages semblables employés dans de pareilles entreprises de chemins de fer au Canada."

Que les stipulations de cette clause étaient d'une nature un peu rigoureuse, et que dans ses rapports subséquents avec des compagnies chargées d'exécuter les travaux sous l'autorité des contrats de subventions, elle a trouvé qu'il serait désirable de les modifier.

Le ministre dit que la compagnie a représenté que d'après son interprétation de la clause ci-dessus, elle s'était considérée libre de se dispenser de maçonnerie pour quelques-uns des plus petits ponceaux, et sur ses représentations, l'affaire ayant été soumise à l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, cet officier a préparé une clause qui, si elle est acceptée, placerait cette compagnie par rapport à ses constructions dans une position semblable à celle des autres compagnies subventionnées, la dite clause se lisant comme suit :

"Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de grandeur et de force suffisantes pour les objets en vue. Toutes les piles et culées des grands ponts (30 pieds et plus) devront être en maçonnerie massive. Toutes les culées des petits ponts d'une seule arche (moins de 30 pieds) pourront être en maçonnerie de seconde classe, bien construite, ou en caissons en bois de cèdre de pas moins de 10 par 10 remplis de pierre.

"Tous les ponceaux de rigoles passant sous des remblais de plus de 12 pieds pourront être en solide maçonnerie de seconde classe, bien construite, ou en tuyaux de fer ou en tuyaux à ponceaux en argile vitrifiée de double force.

"Les ponceaux de rigoles à ciel ouvert ou à poutres dans les remblais de moins de douze pieds de hauteur pourront être en solide maçonnerie de seconde classe bien construite, en bois de cèdre de pas moins de 10 x 10 pouces, ou en pin blanc ou épinette rouge de pas moins de 12 x 12, à l'exception des poutrelles de la voie, qui pourront être en pin blanc, chêne blanc ou épinette rouge sains, de pas moins de 12 x 14 pouces. Les ouvertures des arches ne devront pas dépasser 14 pieds, et elles seront construites d'après un plan approuvé par le ministre des chemins de fer et canaux.

"Tous les ponceaux de rigoles en bois encaissés passant sous les remblais de moins de douze pieds de hauteur devront être en bois de cèdre de pas moins de 10 x 10 ou en tuyaux de fer ou en tuyaux à ponceaux en argile vitrifiée de double force.

"Toutes les superstructures des ponts à fermes pourront être en pin blanc sain ou en pin résineux de Géorgie, ou, si les fermes sont abritées par une toiture couverte en bardeaux, l'on pourra y employer de l'épinette blanche à fil droit."

Le ministre recommande d'approuver cette clause à la place de la 10e du présent devis, le contrat du 4 septembre 1883 et l'arrêté du conseil du 18 août 1883 étant modifiés à cet effet.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

RAPPORT *d'un comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 18 *août* 1883.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, daté le 13 août 1883, représentant:—

Que le 23 mars dernier il a été rendu un arrêté du conseil autorisant le ministre des chemins de fer et canaux—dans le cas ou un certain bill alors soumis à la législature de la province deviendrait loi, lequel bill avait en vue la modification et refonte de différents actes concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean à conclure une convention avec cette compagnie au sujet de la construction de la partie de la ligne s'étendant entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et de l'octroi à cet égard de la subvention autorisée par l'acte du parlement fédéral adopté pendant la précédente session.

Et qu'à un ou deux légers changements près le bill en question étant devenu loi comme l'acte provincial 46 Vic., chap. 88, le ministre recommande que les plans et devis annexés au projet transmis d'une convention à être conclue avec la dite compagnie, soient approuvés comme suit, savoir:—Pour l'achèvement jusqu'à un point près de l'extrémité sud de l'île du Lac-Edouard vers le 31 décembre 1885 et pour l'achèvement jusqu'au lac Saint-Jean vers le 25 mai 1887—ce qui est la limite extrême permise par l'acte fédéral 46 Vic., chap. 25; et de plus, que le dit ministre soit autorisé, au nom du gouvernement, à conclure avec la compagnie, conformément au susdit projet transmis, une convention en vue de l'exécution de l'entreprise et du paiement des subventions respectivement autorisées par les actes 45 Vict., chap 14, et 46 Vict., chap. 25.

Le comité est d'accord sur les recommandations qui précèdent et les soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A.

PLANS ET DEVIS DU CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

1. Le chemin de fer devra être une ligne à voie simple de quatre pieds huit pouces et demi de largeur, pourvue des voies de garage nécessaires.

2. Les alignements, rampes et courbes devront être les plus favorables que pourra permettre la configuration du pays—la rampe maxima de la ligne-mère ne devant pas excéder 106 pieds par mille, à deux exceptions près, savoir : vers le 12e mille mille, à partir de Saint-Raymond, et près du lac Saint-Jean, où des rampes de 118 pieds par mille seront permises—et la courbe maxima ne devra pas avoir moins de 717 pieds de rayon, à l'exception de deux courbes brusques d'un rayon de 600 pieds, vers le 86e mille.

3. Dans toutes les parties boisées le sol devra être défriché sur une largeur de pas moins de 33 pieds de chaque côté de l'axe de la ligne ; tous les troncs d'arbres et les broussailles devront être complètement brûlés, et il n'en devra pas être jeté sur les terrains voisins.

4. Toutes les souches devront être arrachées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur, ou les remblais ayant moins de deux pieds d'épaisseur.

5. Toutes les souches devront être rasées dans les endroits où les remblais auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur.

6. Lorsqu'il traversera des établissements, le chemin de fer devra être solidement clôturé suivant la loi.

7. Il devra y avoir des passages à niveau, avec garde-bestiaux et enseignes partout où il en faudra.

8. La largeur des tranchées au niveau des remblais sera de vingt pieds, et celle des remblais de seize.

9. Il devra être pourvu à l'écoulement efficace des eaux au moyen de fossés ouverts ou de conduits souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de dimensions et force amplement suffisantes pour les fins projetées. Les piles et les culées des grands ponts et ponceaux devront être en pierre massive, maçonnerie ou fer, faites de matériaux durables et convenables, absolument permanentes de leur nature, et sur tout point essentiel, égales au meilleur genre d'ouvrages semblables employés dans de pareilles entreprises de chemin de fer au Canada.

11. Les rails devront être en acier, du poids de 56 livres par verge linéaire, de coupe approuvée, et munis des éclisses ou manchons du meilleur modèle.

12. La plate-forme devra être bien ballastée avec du gravier ou autre matière convenable.

13. Des voies de garage suffisantes seront établies par la compagnie selon qu'il pourra être nécessaire pour faire face aux besoins du trafic.

14. La compagnie fournira un matériel roulant suffisant pour le besoin du commerce de la ligne, avec stations et facilités de terminus, y compris des remises à locomotives, plaques tournantes, ateliers, machines, etc.

CHEMIN DE FER DU LAC SAINT-JEAN, J. G. SCOTT, *secrétaire.*
QUÉBEC, 30 avril 1883.

La présente convention conclue ce quatrième jour de septembre, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt, entre la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, d'une part, et Sa Majesté la reine Victoria, à ce représentée par le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, d'autre part,

Fait foi:—Considérant que dans et par un acte passé pendant la session du parlement du Canada, tenue dans la quarante-cinquième année du règne de Sa Majesté, étant le chapitre quatorze, et intitulé: "Acte autorisant le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer entre Saint-Raymond et le Lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout $384,000, la dite subvention devant être accordée à telle compagnie qui sera approuvée par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elle est en mesure de terminer le dit chemin de fer dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil;—cette subvention devant être payable par versements lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, et telle proportion devant être établie par le rapport du dit ministre des chemins de fer et canaux, pourvu toujours que l'octroi de cette subvention soit subordonné à telles conditions—ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire;

Et, considérant que la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean a été régulièrement approuvée par le gouverneur en conseil, et qu'elle a établi, à sa satisfaction, qu'elle est en mesure de terminer le dit chemin de fer dans un délai raisonnable à être fixé par arrêté du conseil;

Et, considérant que le gouverneur en conseil a dûment approuvé les plans et devis ci-annexés marqués "A"; et considérant que par un acte adopté pendant la session du parlement du Canada, tenue dans la quarante-sixième année du règne de Sa Majesté, et intitulé: "Acte à l'effet d'autoriser le paiement de subventions pour la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées," il est entre autres choses décrété qu'il sera loisible au gouverneur en conseil d'accorder à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin depuis Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ni n'excédant en totalité $80,000, en sus de la subvention accordée par l'acte 45 Vict., chap. 14 (ci-dessus mentionné); le dit chemin de fer devant être commencé sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain, et terminé dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité des plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et la dite subvention devant être payable à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise—valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre, pourvu toujours que l'octroi de cette subven-

tion soit subordonné à telles conditions—ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la ligne ainsi subventionnée comme susdit, des droits de circulation ou des conventions de tarif et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille—que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

A ces causes, la présente convention fait foi que moyennant la dite subvention à être payée en la manière susdite, la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean convient avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, de ce qui suit, savoir:—

1° Que la compagnie devra faire, bâtir, construire et achever, et fera, bâtira, construira et achevra bien, fidèlement et exactement, depuis Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean, une ligne de chemin de fer dont les points ainsi que la route et le tracé approximatifs sont indiqués sur la carte ci-annexée marquée "B," de même que tous ponts, ponceaux et ouvrages s'y rattachant, et bâtira, construira et achèvera les dits chemins de fer, ponts, ponceaux, travaux et tout ouvrage du génie, soit sur la ligne, soit pour dresser des plans ou faire d'autres ouvrages de bureau, à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2° Que la compagnie devra tracer et construire, et tracera et construira la dite ligne de chemin de fer en suivant une direction aussi droite que possible entre Saint-Raymond et le Lac Saint-Jean, ne se permettant que les déviations qui pourront paraître absolument indispensables pour éviter de graves obstacles aux travaux du génie et qui seront autorisées par le gouverneur en conseil.

3° Que les pentes et les alignements devront être les plus favorables que pourra permettre la configuration du pays, conformément aux dits devis ci-annexé marqué "A."

4° Que la compagnie devra fournir et fournira des coupes, plans et mémoires de quantité de toute la ligne de chemin de fer, par sections de dix milles, et qu'avant que les travaux soient commencés sur aucune section de dix milles, ces coupes plans et mémoires de quantités devront être approuvés par le gouverneur en conseil, et qu'avant qu'aucuns paiements ne soient faits la compagnie fournira tels autres états qui pourront être nécessaires pour établir, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, la valeur des travaux exécutés relativement à ce qu'il en restera à faire.

5° Que la dite compagnie devra commencer les travaux qui embrassent la présente convention dans les trois mois à compter de sa date, et les compléter comme suit, savoir:- à partir de quelque point de sa ligne existante jusqu'à un point près de l'extrémité de l'île du Lac-Edouard, vers le 31e jour de décembre, A.D. 1885; et de là jusqu'à un point près du lac Saint-Jean, vers le 25e jour de mai, A. D. 1887, avec l'entente que le délai ainsi fixé est important et de l'essence de la présente convention.

6° Qu'à et après l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, la compagnie les tiendra et conservera réellement et fidèlement, ainsi que le matériel roulant qu'ils nécessiteront, dans un bon et suffisant état de fonctionnement et exploitation, et qu'elle les exploitera fidèlement et sans interruption.

7° Que la compagnie bâtira, construira et terminera la dite ligne de chemin de fer et les travaux et ouvrages s'y rattachant, en conformité sous tous rapports au devis ci-annexé "A," et sur un tracé à être approuvé par le gouverneur en conseil.

8° Que l'octroi de la dite subvention sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la

dite ligne, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif uniforme de péages par mille—que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

9° Et que la dite ligne de chemin de fer, avec les ouvrages s'y rattachant, ainsi que toutes les immunités, droits, privilèges, biens meubles et immeubles, de toute espèce, devront, lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, être la propriété de la compagnie.

10. Et il est par les présentes spécialement entendu et compris que la dette due au département des douanes de Sa Majesté par la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, sera payée à Sa dite Majesté à même le montant de la subvention ci-mentionnée.

En foi de quoi, la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean a fait apposer son sceau de corporation aux présentes, et les a fait signer par son président; et le ministre par intérim des chemins de fer et canaux y a apposé sa signature et fait apposer le sceau du département des chemins de fer et canaux, et les a fait contresigner par le secrétaire du dit département.

Signé par le président de la dite compagnie, dont le sceau de corporation a été apposé en présence de
J. G. SCOTT,
Secrétaire.

T. LEDROIT,
Président.

Signé et scellé par le ministre intérimaire et le secrétaire du département des chemins de fer et canaux, en présence de
H. A. FISSIAULT,

J. H. POPE,
Min. par int. des chemins de F. et C.
A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

Pièce "LJ" 83, de la couronne; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C.R.

"A"

PLAN ET DEVIS.

1. Le chemin de fer n'aura qu'une voie d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, avec les voies de garage nécessaires.

2. Les alignements, rampes et courbes seront les meilleurs que permettra la configuration du terrain. Le maximum des rampes n'excédera pas cent trente-deux pieds par mille, et le minimum des courbes n'aura pas moins de 819 pieds, de rayon.

3. Dans toutes les parties boisées, le sol sera défriché sur une largeur d'au moins cinquante pieds de chaque côté de l'axe de la ligne; toutes les broussailles et troncs d'arbres seront complètement brûlés, et on n'en jettera point sur les terrains voisins.

4. Toutes les souches seront arrachées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur, où des remblais de moins de deux pieds de hauteur.

5. Toutes les souches seront rasées là où les remblais seront de moins de quatre pieds et de plus de deux pieds de hauteur.

6. Quand il traversera des établissements, le chemin de fer sera bordé de clôtures conformes à la loi, faites solidement.

7. On établira des passages à niveau avec fosses à bestiaux et enseignes, partout où il en sera besoin.

8. La largeur des tranchées au niveau des remblais sera de dix-huit pieds dans le roc et de 20 pieds dans la terre, et celle des remblais de quinze pieds.

9. On établira un bon système de drainage, soit par des fossés à ciel ouvert ou par des drains souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres structures seront de dimensions et d'une solidité amplement suffisantes pour les fins projetées; les piles et les culées des ponts à fermes devront être en maçonnerie massive, excepté les culées du pont sur la Petite-Rivière, au 2e mille au nord de la jonction avec le chemin de fer de la Rive-Nord, qui pourront être en bois de pin, les caissons remplis de pierre, et les ponceaux sous les remblais de plus de douze pieds de hauteur seront en maçonnerie massive de seconde classe ou en fer, d'une nature bien permanente, et qui égaleront en tous points essentiels les meilleurs ouvrages du même genre exécutés en semblables travaux de chemin de fer au Canada. Les ponceaux dans les remblais de moins de 12 pieds de hauteur pourront être en bois de pin. La superstructure des ponts à fermes pourra être en bois.

11. Les rails seront en acier, du poids de cinquante livres au moins par verge linéaire, d'une coupe approuvée, et munis d'éclisses ou manchons du meilleur modèle.

12. La chaussée sera bien ballastée avec du gravier net ou autres matériaux appropriés. Les traverses auront 8 pouces de face sur 6 pouces d'épaisseur et 8 pieds de long—2,600 au mille.

13. La compagnie établira des facilités de garage suffisantes, gares, réservoirs, plaques tournantes ou Y, et telles autres constructions et bâtiments qu'il sera nécessaire pour les besoins du trafic.

14. La compagnie fournira autant de matériel roulant qu'il faudra pour l'expédition prompte et efficace du trafic et des opérations de la ligne.

En présence de	J. G. SCOTT, *Secrétaire.*
H. A. FISSIAULT,	J. H. POPE, *Ministre des chemins de jer et canaux.*
M. DESJARDINS.	A. P. BRADLEY. *Secrétaire.*

Cette convention faite et passée ce dixième jour de février en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-six,

Entre Sa Majesté la Reine, agissant au nom du Canada, à ce représentée par l'honorable John Henry Pope, ministre des chemins de fer et canaux, d'une part,

Et la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, d'autre part :

Fait foi : Considérant que dans et par un acte passé dans la session du Parlement du Canada, tenue en la quarante-huitième et quarante-neuvième année du règne de Sa Majesté, étant le chapitre cinquante-neuf, et intitulé : "Acte autorisant le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées," il est, entre autres choses, décrété que

"il sera loisible au gouverneur en conseil d'accorder à la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, pour une ligne de chemin de fer à partir de sa jonction avec le chemin de fer de la Rive-Nord, jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge son chemin jusqu'à un point à 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention n'excédant pas trois mille deux cent piastres par mille ni excédant en tout trois cent quatre-vigt-six mille piastres, le dit chemin de fer devant être commencé dans les deux ans à partir du 1er août 1885, et terminé dans un délai raisonnable, n'excédant pas quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et construit en conformité de plans et devis et conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention à être faite par la compagnie avec le gouvernement; le tracé de cette ligne de chemin de fer sera subordonné à l'approbation du gouverneur en conseil; la dite subvention sera payable à même le fonds consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par le rapport du dit ministre des chemins de fer et canaux. Pourvu toujours que l'octroi de cette subvention soit subordonnée à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Et considérant que le gouverneur en conseil a dûment approuvé les descriptions, conditions et devis ci-annexés, marqués "A," comme étant les descriptions, conditions et devis pour la construction du chemin de fer à partir de la jonction du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean avec le chemin de la Rive-Nord, jusqu'à Saint-Raymond, et le tracé de ce chemin de fer.

A ces causes la présente convention fait foi que, en considération de la dite subvention a être payée de la manière susdite, "La Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean convient avec Sa Majesté, ses hétitiers et successeurs, de ce qui suit, savoir :

1. Que la compagnie a déjà construit un chemin de fer à partir de la jonction du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, dont les points ainsi que la route et le tracé sont indiqués sur la carte déposée au département des chemins de fer et canaux, marquée "B," de même que tous les ponts, ponceaux et ouvrages s'y rattachant, et a terminé les dits chemins de fer, ponts, ponceaux, travaux et tous ouvrages du génie, soit sur la ligne, soit pour dresser des plans ou faire d'autres ouvrages de bureau, à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2. Que la compagnie a établi à la satisfaction du ministre qu'elle s'est conformée à la condition mentionnée dans l'acte ci-dessus mentionné, de prolonger son chemin jusqu'à un point à 50 milles au nord de Saint-Raymond.

3. Que les rampes et alignements sont les meilleurs que le permettait la configuration du terrain, en conformité du susdit devis ci-annexé, marqué "A."

4. Que la compagnie a fourni des profils et plans de toute la ligne du chemin de fer subventionné par les présentes, ces profils et plans ont été approuvés par le gouverneur en conseil, et avant qu'il soit fait des paiements, la compagnie fournira tels autres états qu'on jugera nécessaires pour établir à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux la valeur des travaux exécutés par rapport à ceux qui resteront à faire.

6. Que la compagnie tiendra et maintiendra réellement et fidèlement la dite ligne de chemin de fer et le matériel roulant qu'elle nécessitera en bon ordre quant à leur fonctionnement et à leur exploitation, et qu'elle les exploitera fidèlement et sans interruption.

7. Que la compagnie a terminé sous tous les rapports la ligne de chemin de fer et les travaux s'y rattachant en conformité du devis ci-annexé marqué "A," et sur un tracé approuvé par le gouverneur en conseil.

8. Que l'octroi de la dite subvention sera subordonné à telles conditions que pourra prescrire le gouverneur en conseil pour assurer des droits de circulation ou des conventions de tarif et autres droits propres à donner toutes les facilités raisonnables à un tarif de péages uniforme par mille à tous les chemins de fer en correspondance avec la dite ligne de chemin de fer.

9. Et que la ligne de chemin de fer et les travaux s'y rattachant, de même que toutes les immunités, droits, privilèges, biens meubles et immeubles, de toute espèce, seront la propriété de la compagnie.

En foi de quoi "la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean" a fait apposer son sceau de corporation aux présentes et les a fait signer par le président et le secrétaire de la dite compagnie, et le ministre des chemins de fer et canaux y a apposé sa signature et a fait apposer le sceau du ministère des chemins de fer et canaux, et les a fait contresigner par le secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Signé par le président et le secrétaire de la dite compagnie, le sceau de corporation de la compagnie y ayant été apposé en présence de JAMES LARMON, ALEX. HARDY.	T. LEDROIT, *Président.* J. G. SCOTT, *Secrétaire.*
Signé et scellé par le ministre et par le secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux, en présence de H. A. FISSIAULT, M. DESJARDINS.	J. H. POPE, *Ministre des chemins de fer et canaux.* A. P. BRADLEY, *Secrétaire.*

Pièce "LJ" 84, de la couronne; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 26 *juillet* 1892.

Dans un mémoire daté du 23 juillet 1892, le ministre des chemins de fer et canaux représente que par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), l'octroi de la subvention suivante a été autorisée :—

A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant du lac Saint-Jean vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalié $64,000.

Le ministre représente de plus que la compagnie ayant demandé d'être admise à faire un contrat, le département a préparé un projet de contrat ci-annexé, contenant les devis, conditions et description convenables à ce cas.

Que ce dit projet a été fait de manière à comprendre aussi les travaux des premiers 30 milles à partir de la jonction de Chambord, pour lesquels un contrat a été fait le 5 décembre 1888, les devis y annexés ayant été modifiés par ce projet, et aussi pour les 4 milles allant vers Roberval, au sujet desquels deux articles des actes des subventions de la dernière session contenaient des dispositions spéciales.

Le ministre recommande de les approuver et d'être autorisé à signer le dit projet de la part du gouvernement, la date de l'achèvement étant fixée au 1er août 1893.

Le ministre représente de plus que le 4 mai 1892 la compagnie a envoyé pour approbation des plans et profils au sujet desquels l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait un rapport favorable en date du 22 juillet 1892, pour la partie comprise entre le 30e et le 50e milles, pourvu qu'elle suivît le niveau indiqué par la ligne rouge.

Le ministre recommande donc d'approuver le tracé de cette partie du chemin, sauf la condition nommée.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 18 *avril* 1891.

Dans un mémoire daté du 15 avril 1891, le ministre des chemins de fer et canaux représente que la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean a demandé une prolongation de temps pour l'achèvement des 30 milles de son embranchement de Chicoutimi, subventionné par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), le contrat pour ces travaux daté du 5 décembre 1888 et autorisé par un arrêté du conseil le 17 novembre précédent, exigeant leur achèvement le 1er août 1890. La compagnie représente que la nature dispendieuse et difficile des travaux, surtout des ponts, a rendu impossible leur exécution dans la période convenue.

Le ministre recommande (l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat ayant fait un rapport favorable sur cette demande) que la date pour l'achèvement soit prolongée jusqu'au 1er août 1892, la limite accordée par l'acte, par le contrat et aussi par l'arrêté du conseil du 17 novembre 1888, étant modifiée à cet effet.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 20 *mars* 1891.

Dans un mémoire daté du 12 mars 1891, le ministre des chemins de fer et canaux recommande, sur demande faite par la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, favorablement accueillie par l'ingénieur en

chef des chemins de fer de l'Etat, que le devis attaché au contrat fait avec cette compagnie le 5 décembre 1888, pour la construction, en vertu d'une subvention, d'une ligne de chemin de fer du Lac Saint-Jean, de 30 milles vers Chicoutimi, soit modifié, les clauses numérotées 10, 11 et 16 de ce devis étant annulées et remplacées par les suivantes :

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de grandeur et force suffisantes pour les objets en vue; les piles et culées des ponts à fermes devront être en maçonnerie massive, et les ponceaux de rigoles passant sous les remblais de plus de douze pieds de hauteur devront être bien construits en maçonnerie de seconde classe, en fer ou en tuyaux à ponceaux vitrifiés de double force, faits de matériaux durables et convenables, d'un caractère absolument permanent, et égaux aux meilleurs ouvrages de ce genre employés dans les travaux de chemins de fer au Canada.

11. Les ponceaux à ciel ouvert ou à poutres dans les remblais de moins de douze pieds de hauteur devront être en solide maçonnerie de seconde classe, ou en bois de cèdre de pas moins de 10 pouces sur 10 pouces, à l'exception des poutrelles de la voie, qui pourront être en pin, chêne blanc, épinette rouge ou blanche, sains, de pas moins de 12 pouces par 14 pouces. Les ouvertures des arches ne devront pas dépasser 14 pieds et elles seront construites d'après un plan approuvé par le ministre des chemins de fer et canaux. La superstructure desponts à fermes pourront être en pin blanc, sain, ou en pin résineux de Géorgie, ou si les fermes sont abritées par une toiture couverte en bardeaux, l'on pourra y employer de l'épinette blanche à fil droit.

12. Les ponceaux de rigoles en bois encaissés passant sous les remblais de moins de 12 pieds de hauteur devront être en solide maçonnerie de seconde classe ou en bois de cèdre de 10 pouces sur 10 pouces, ou en tuyaux à ponceaux en argile vitrifiée de double force.

16. Les ponts sur chevalets ou à piles ne seront pas tolérés, sauf sur autorisation par écrit du ministre des chemins de fer et canaux. Lorsqu'on les tolérera, le bois qui devra servir à leur construction devra aussi être approuvé par lui.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier de Conseil privé.

"A."

PLAN ET DEVIS.

1. Le chemin de fer sera à voie simple d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, avec les voies de garage nécessaires.

2. Les alignements, rampes et courbes seront les plus favorables que le permettra la configuration du terrain—le maximum des rampes ne devant pas dépasser quatre-vingt (80) pieds par mille; le rayon minimum de courbe n'aura pas moins de neuf cent cinquante-cinq (955) pieds (ou 6°) excepté la courbe à la Jonction de Chambord, qui pourra avoir un rayon de huit cent dix-huit (818) pieds (ou 7°).

3. Dans toutes les parties boisées, le terrain devra être déblayé sur une largeur de pas moins de cinquante (50) pieds de chaque côté du centre de la ligne; tous les troncs d'arbres et les broussailles devront être brûlés, et il n'en devra pas être jeté sur le terrain avoisinant.

4. Toutes les souches devront être enlevées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur ou dans les remblais de moins de deux pieds de hauteur.

5. Toutes les souches devront être coupées à fleur du sol lorsque les remblais auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur.

6. Le chemin de fer devra être bordé de clôtures conformes à la loi solidement construites, en fil de fer ou en bois, avec barrières et traverses nécessaires pour les besoins des cultivateurs.

7. Des traverses de chemin, avec fosses garde-bestiaux et enseignes, seront établies au croisement de tous chemins publics existants, au niveau de la voie.

8. La largeur des tranchées au niveau de formation ne sera pas de moins de vingt (20) pieds, et les remblais de pas moins de quinze (15) pieds lorsqu'ils seront tassés sur place.

9. Un drainage efficace devra être établi au moyen de fossés découverts et d'égouts souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de grandeur et force suffisantes pour les objets en vue ; les piles et culées des ponts à fermes devront être en maçonnerie massive; et les ponceaux de rigoles passant sous les remblais de plus de douze pieds de hauteur devront être bien construits, en maçonnerie de seconde classe, ou en fer, faits de matériaux durables et convenables, d'un caractère absolument permanent, et égaux aux meilleurs ouvrages de ce genre employés dans les travaux de chemin de fer au Canada.

11. Les ponceaux à ciel ouvert ou à poutres dans les remblais de moins de douze pieds de hauteur devront être en solide maçonnerie de seconde classe, ou en bois de cèdre de pas moins de 10 pouces sur 10 pouces, à l'exception des poutrelles, qui pourrent être en pin, chêne blanc, épinette rouge ou blanche, sains, de pas moins de 12 pouces par 14 pouces. Les ouvertures des arches ne devront pas dépasser 14 pieds et elles seront construites d'après un plan approuvé par le ministre des chemins de fer et canaux. La superstructure des ponts à fermes pourront être en pin blanc sain, ou en pin résineux de Géorgie, ou si les fermes sont abritées par une toiture en bardeaux l'on pourra y employer de l'épinette blanche à fibres droites.

12. Les ponceaux de rigoles en bois encaissés passant sous les remblais de moins de douze pieds de hauteur devront être en solide maçonnerie de seconde classe ou en bois de cèdre de 10 pouces sur 10 pouces.

13. Les rails seront en acier et ne devront pas peser moins de cinquante-six (56) livres par verge linéaire ; ils devront être d'un profil approuvé et assujétis au moyen d'éclisses approuvées.

14. Le chemin devra être bien ballasté avec du gravier ou quelque autre matière convenable. Les traverses auront au moins 8 pouces de face par 6 pouces d'épaisseur et 8 pieds de long—2,600 au mille.

15. La compagnie établira des vois de garage et d'évitement, des stations, citernes, plaques tournantes ou Y, et toutes constructions et bâtiments en nombre suffisant pour répondre aux besoins du trafic.

16. La compagnie fournira un matériel roulant suffisant pour faire promptement et efficacement le trafic et les opérations de la ligne, dont le ministre des chemins de fer et canaux sera juge.

17. Des ponts sur chevalets ou à piles ne seront pas tolérés, sauf sur autorisation par écrit du ministre des chemins de fer et canaux. Lorsqu'on les tolérera, le bois qui devra servir à leur construction devra aussi être approuvé par lui.

18. Dans le cas où le ministre des chemins de fer et canaux donnera par écrit son autorisation de construire les ponts sur chevalets, ils seront construits en bon pin blanc, sain, ou pin résineux de Géorgie, bien charpenté, et solidement assemblé au moyen de boulons et d'écrous d'après un plan approuvé par lui.

J. H. POPE,
Ministre des chemins de fer et canaux.

A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

SIMON PETERS,
Président.

J. S. SCOTT,
Secrétaire.

Témoins des signatures du ministre et du secrétaire, { H. A. FISSIAULT, M. DESJARDINS.

E. A. HOARE,
Ingénieur.

LA PRÉSENTE CONVENTION conclue ce cinquième jour de décembre, en l'année mil huit cent quatre-vingt-huit,

ENTRE Sa Majesté la Reine, au nom du Canada, à ce représentée par l'honorable John Henry Pope, ministre des chemins de fer et canaux, d'une part :

Et la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, d'autre part :

FAIT FOI, considérant que dans et par un acte passé pendant la session du parlement du Canada, tenue dans la cinquante et unième année du règne de Sa Majesté, étant le chapitre trois, intitulé : "Acte autorisant le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées," il est entre autres choses décrété : Que le gouverneur en conseil pourra accorder :

A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, pour quatre-vingts milles de son chemin de fer depuis le Lac Saint-Jean en allant vers Chicoutimi, ou à partir de Chicoutimi en allant vers le Lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac Saint-Jean, de la subvention à elle accordée par la 50e et 51e Vic., ch. 24, d'une subvention de trois mille deux cents piastres par mille, et ne dépassant pas en totalité quatre-vingt-seize mille piastres, le dit chemin de fer devant être commencé dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1888 et complété dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et il sera aussi construit en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de cette ligne de chemin de fer sera aussi subordonné à l'approbation du gouverneur en conseil ; et la dite subvention sera payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Et considérant que le gouverneur en conseil a régulièrement approuvé les descriptions, conditions et devis ci-annexés, marqués "A," comme étant les descriptions, conditions et devis pour la construction du dit chemin de fer.

A ces causes, la présente convention fait foi, que moyennant la dite subvention à être payée en la manière susdite, "La Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean" convient avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, de ce qui suit, savoir :

1. Que la compagnie devra faire, bâtir, construire et achever, et fera, bâtira, construira et achèvera bien, fidèlement et exactement une ligne de chemin de fer depuis la Jonction de Chambord, de son chemin de fer, près du Lac Saint-Jean, en allant vers Chicoutimi, distance de trente milles, dont les points ainsi que la route et le tracé approximatifs sont indiqués sur la carte déposée au département des chemins de fer et canaux, et tous les ponts, ponceaux et ouvrages s'y rattachant, et bâtira, construira et complétera la dite ligne de chemin de fer, les ponts et ponceaux, et fera tous ouvrages du génie, soit sur la ligne, soit pour dresser des plans ou faire d'autres ouvrages de bureau, à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2. Que la compagnie devra tracer et construire et tracera et construira la dite ligne de chemin de fer en suivant une direction aussi droite que possible entre les points ci-dessus nommés, ne se permettant que les déviations qui pourront paraître absolument indispensables pour éviter de graves obstacles aux travaux du génie et qui seront autorisées par le gouverneur en conseil.

3. Que les pentes et alignements devront être les plus favorables que pourra le permettre la configuration du pays conformément au dit devis ci-annexé marqué "A."

4. Que la compagnie devra fournir et fournira des profils, plans et mémoires de quantités de toute la ligne de chemin de fer, par section de dix milles, et qu'avant que les travaux soient commencés sur aucune section de dix milles, ces profils, plans et mémoires de quantités devront être approuvés par le gouverneur en conseil, et qu'avant qu'aucuns paiements soient faits, la compagnie fournira tels autres états qui pourront être nécessaires pour établir, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, la valeur des travaux exécutés relativement à ce qu'il en restera à faire.

5. Que la dite compagnie devra commencer les travaux qu'embrasse la présente convention et les compléter comme suit, savoir: le ou avant le premier jour d'août mil huit cent quatre-vingt-dix, avec l'entente que le délai ainsi fixé est important et de l'essence de la présente convention, et à défaut de tel achèvement comme susdit à cette date ou à ces dates ou avant, la compagnie perdra tout droit, réclamation ou demande ayant pour objet le paiement, en tout ou en partie, de la subvention restant à payer, et aussi relativement à tous deniers quelconques qui, lors du défaut d'achèvement comme susdit, pourront être dus et échus à la compagnie.

6. Qu'à et après l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, la compagnie les tiendra et conservera réellement et fidèlement, ainsi que le matériel roulant qu'ils nécessiteront, dans un bon et suffisant état de fonctionnement et d'exploitation, et qu'elle les exploitera fidèlement et sans interruption.

7. Que la compagnie bâtira, construira et terminera la dite ligne de chemin de fer et les travaux et les ouvrages s'y rattachant, en conformité, sous tous rapports, du devis ci-annexé marqué "A," et sur un tracé à être approuvé par le gouverneur en conseil.

8. Et que la dite ligne de chemin de fer avec les ouvrages s'y rattachant, ainsi que toutes les immunités, droits, privilèges, biens, meubles et immeubles de toute espèce seront, lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, la propriété de la compagnie.

En foi de quoi, "La Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean" a fait apposer son sceau de corporation aux présentes, et les a fait signer par le président et le secrétaire de la dite compagnie ; et le ministre des chemins de fer et canaux y a apposé sa signature et fait apposer le sceau, et contreseing du secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Signé par le président et le secrétaire de la compagnie dont le sceau de corporation a été apposé en présence de

A. VALLERAND,
STUART S. OLIVER.

SIMON PETERS,
Président.

J. G. SCOTT,
Secrétaire.

Signé et scellé par le ministre et le secrétaire du département des chemins de fer et canaux en présence de

H. A. FISSIAULT,
M. DESJARDINS.

J. H. POPE,
Ministre des chemins de fer et canaux.

A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

Pièce "LJ" 85, de la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 7 janvier* 1892.

Dans un mémoire, daté du 4 janvier 1892, le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 29 décembre dernier, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat avait fait rapport du résultat d'une nouvelle inspection de la section du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean de 12 milles de longueur, depuis Lorette, *viâ* Charlesbourg, jusqu'à Québec, subventionnée par l'acte 53 Vic., ch. 2.

Le ministre représente de plus que ce rapport fait voir que cette section est terminée, et que la compagnie a gagné la totalité de la subvention, s'élevant à.....	$38,400
Sur cette somme un paiement a déjà été autorisé, de.....	26,300
Laissant à payer maintenant une balance de.....	12,100

Le ministre recommande d'accorder l'autorisation de payer cette balance de $12,100.

Le comité est d'avis d'accorder l'autorisation demandée.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 21 *avril* 1891. .

Dans un mémoire, daté du 13 avril 1891, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à propos de certaines subventions accordées pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer, cette subvention équivalant à 15 pour 100 de la valeur des ouvrages jusqu'à concurrence d'un certain montant limité, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a demandé des renseignements sur l'intention de cet octroi, le point à élucider étant de savoir si la subvention devait être payée sur la valeur du pont actuel d'une extrémité extérieure à l'autre des culées, ou sur la valeur des structures entières formant un chemin d'un bord à l'autre de la rivière à traverser. Le cas est indiqué dans le diagramme ci-joint.

Le ministre soumet la question pour la faire décider.

Le comité est arrivé à la conclusion que la seconde alternative est le principe général qu'il faut adopter, mais que les paiements sur chaque octroi de subvention pour un pont devront être soumis au conseil.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

" A."

PLAN ET DEVIS.

1. Le chemin de fer sera à voie simple d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, avec les voies de garage nécessaires.

2. Les alignements, rampes et courbes seront les plus favorables que le permettra la configuration du terrain—le maximum des rampes ne devrant pas dépasser soixante et neuf (69) pieds par mille, excepté sur quelques centaines de pieds en laissant le pont Saint-Charles pour passer sur la levée Louise, où une rampe de quatre-vingt-dix-neuf (99) pieds sera permise ; le rayon minimum de courbe n'aura pas moins de dix-neuf cent dix (1910) pieds ou 3°, excepté la courbe à la tête du bassin Louise, qui pourra avoir un rayon minimum de cinq cents (500) pieds ou 11° 15".

3. Dans toutes les parties boisées, le terrain devra être déblayé sur une largeur de pas moins de cinquante (50) pieds de chaque côté du centre de la ligne ; tous les troncs d'arbres et les broussailles devront être brûlés, et il n'en devra pas être jeté sur le terrain avoisinant.

4. Toutes les souches devront être enlevées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur ou dans les remblais de moins de deux pieds de hauteur.

5. Toutes les souches devront être coupées à fleur du sol lorsque les remblais auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur.

6. Le chemin de fer devra être bordé de clôtures conformes à la loi, solidement construites, en fil de fer ou en bois, avec barrières et traverses nécessaires pour les besoins des cultivateurs.

7. Des traverses de chemin, avec fosses garde-bestiaux et enseignes, seront établies au croisement de tous les chemins publics existants, au niveau de la voie.

8. La largeur des tranchées au niveau de formation ne sera pas de moins de vingts (20) pieds, et les remblais de pas moins de quinze (15) pieds lorsqu'ils seront tassés sur place.

9. Un drainage efficace devra être établi au moyen de fossés découverts ou d'égouts souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de grandeur et force suffisantes pour les objets en vue ; les piles et culées des ponts à fermes devront être en maçonnerie massive, et les ponceaux de rigoles passant sous les remblais de plus de douze pieds de hauteur devront être bien construits, en maçonnerie de seconde classe, en fer ou en tuyaux à ponceaux vitrifiés de double force, faits de matériaux durables et convenables d'un caractère absolument permanent, et égaux aux meilleurs ouvrages de ce genre employés dans les travaux de chemins de fer au Canada.

11. Les ponceaux à ciel ouvert ou à poutres dans les remblais de moins de douze pieds de hauteur devront être en solide maçonnerie de seconde classe, ou en bois de cèdre de pas moins de 10 pouces sur 10 pouces, à l'exception des poutrelles de la voie, qui pourront être en pin, chêne blanc, épinette rouge ou blanche, sains, de pas moins de 12 pouces par 14 pouces. Les ouvertures des arches ne devront pas dépasser 14 pieds et elles seront construites d'après un plan approuvé par le ministre des chemins de fer et canaux. La superstructure des ponts à fermes pourra être en pin blanc sain, ou en pin résineux de Géorgie, ou si les fermes sont abritées par une toiture en bardeaux l'on pourra y employer de l'épinette blanche à fibres droites.

12. Les ponceaux de rigoles en bois encaissés passant sous les remblais de moins de douze pieds de hauteur devront être en solide maçonnerie de seconde classe ou en bois de cèdre de 10 pouces sur 10 pouces, ou en tuyaux à ponceaux en argile vitrifiée de double force.

13. Les rails seront en acier et ne devront pas peser moins de cinquante-six (56) livres par verge linéaire ; ils devront être d'un profil approuvé et assujétis au moyen d'éclisses approuvées.

14. Le chemin devra être bien ballasté avec du gravier ou quelque autre matière convenable. Les traverses auront 8 pouces de face par 6 pouces d'épaisseur et 8 pieds de long,—2,600 au mille.

15. La compagnie établira des voies de garage et d'évitement, des stations, citernes, plaques tournantes ou Y, et toutes constructions et bâtiments en nombre suffisant pour répondre aux besoins du trafic.

16. La compagnie a déjà fourni un matériel roulant suffisant pour faire promptement et efficacement le trafic et les opérations de la ligne, comprenant cette section.

17. Des ponts sur chevalets ou à piles ne seront pas tolérés sauf sur autorisation par écrit du ministre des chemins de fer et canaux. Lorsqu'on les tolérera, le bois qui devra servir à leur construction devra aussi être approuvé par lui.

La présente convention conclue ce second jour de décembre, en l'année mil huit cent quatre-vingt-dix.

Entre Sa Majesté la Reine, au nom du Canada, à ce représentée par le ministre des chemins de fer et canaux, d'une part ;

Et la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, d'autre part.

Fait foi, considérant que dans et par un acte passé pendant la session du parlement du Canada, tenue dans la cinquante-troisième année du règne de Sa Majesté, étant le chapitre deux, intitulé : "Acte autorisant le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées," il est entre autres choses décrété : Que le gouverneur en conseil pourra accorder :

A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la

cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité $30,000, et aussi pour 12 milles de son chemin depuis Lorette, *viâ* Charlesbourg, jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $68,400, cet acte pourvoyait à ce que la ligne du chemin de fer, à moins qu'elle ne soit déjà commencée, sera commencée dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet 1890 et complétée dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil; et elle sera aussi construite en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de cette ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et la dite subvention sera payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

A condition, toutefois, que l'octroi de cette subvention sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la ligne ainsi subventionnée, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Et considérant que le gouverneur en conseil a régulièrement approuvé les descriptions, conditions et devis ci-annexés, marqués " A," comme étant les descriptions, conditions et devis pour la construction du dit chemin de fer.

A ces causes, la présente convention fait foi, que moyennant la dite subvention à être payée en la manière susdite, " La Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean et convient avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, ce qui suit, savoir :

1. Que la compagnie devra faire, bâtir, construire et achever, et fera, bâtira, construira et achèvera bien, fidèlement et exactement une ligne de chemin de fer depuis Lorette, *viâ* Charlesbourg, jusqu'à Québec, et un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles pour donner accès dans la cité de Québec, le dit chemin de fer d'une longueur de douze milles, dont les points ainsi que la route et le traité approximatifs sont indiqués sur la carte déposée au département des chemins de fer et canaux, et tous les ponts, ponceaux et ouvrages s'y rattachant, et bâtira, construira, et achèvera la dite ligne de chemin de fer, les ponts et ponceaux, et fera tous ouvrages du génie, soit sur la ligne, soit pour dresser des plans ou faire d'autres ouvrages de bureau, à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2. Que la compagnie devra tracer et construire et tracera et construira la dite ligne de chemin de fer en suivant une direction aussi droite que possible entre les points ci-dessus nommés, ne se permettant que les déviations qui pourront paraître absolument indispensables pour éviter de graves obstacles aux travaux du génie et qui seront autorisées par le gouverneur en conseil.

3. Que les rampes et alignements devront être les plus favorables que pourra le permettre la configuration du terrain, conformément au dit devis ci-annexé marqué " A."

4. Que la compagnie devra fournir et fournira des profils, plans et mémoires de quantités de toute la ligne de chemin de fer, par section de dix milles, et qu'avant que les travaux soient commencés sur aucune section de dix milles, ces profils, plans et mémoires de quantités devront être approuvés par le gouverneur en conseil, et qu'avant qu'aucuns paiements soient faits, la compagnie fournira tels autres états qui pourront être nécessaires pour établir, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, la valeur des travaux exécutés relativement à ce qu'il en restera à faire.

5. Que la dite compagnie devra commencer les travaux qu'embrasse la présente convention dans les deux mois à compter de sa date et les compléter comme suit, savoir : le ou avant le premier jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-onze, avec l'entente que le délai ainsi fixé est important et de l'essence de la présente convention, et à défaut de tel achèvement comme susdit à cette date ou à ces dates ou avant, la compagnie perdra tout droit, réclamation ou demande ayant pour objet le paiement, en tout ou en partie, de la subvention restant à payer, et aussi relativement à tous deniers quelconques qui, lors du défaut d'achèvement comme susdit, pourront être dus et échus à la compagnie.

6. Qu'à et après l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, la compagnie les tiendra et conservera réellement et fidèlement, ainsi que le matériel roulant qu'ils nécessiteront, dans un bon et suffisant état de fonctionnement et d'exploitation, et qu'elle les exploitera fidèlement et sans interruption.

7. Que la compagnie bâtira, construira et terminera la dite ligne de chemin de fer et les travaux et ouvrages s'y rattachant, en conformité, sous tous rapports, du devis ci-annexé marqué "A," et sur un tracé à être approuvé par le gouverneur en conseil.

8. Que l'octroi de la dite subvention sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en corsespondance avec la dite ligne, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif uniforme de péages par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

9. Et que la dite ligne de chemin de fer avec les ouvrages s'y rattachant ainsi que toutes les immunités, droits, privilèges, biens, meubles et immeubles, de toute espèce, devront, lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de et des travaux s'y rattachant, être la propriété de la compagnie.

En foi de quoi, "La Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean" a fait apposer son sceau de corporation aux présentes, et ces présentes seront signées par le président et le secrétaire de la dite compagnie ; et le ministre des chemins de fer et canaux y a apposé sa signature et fait apposer le sceau, et contresigner par le secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Signé par le président et le secrétaire de la compagnie, dont le sceau de corporation a été apposé en présence de
JAS. PIDDINGTON,
JNO. LYNCH.

FRANK ROSS,
Président.
J. G. SCOTT,
Secrétaire.

Signé et scellé par le ministre et le secrétaire du département des chemins de fer et canaux en présence de
H. A. FISSIAULT,
M. O'NEIL.

JOHN A. MACDONALD,
Ministre des chemins de fer et canaux.
A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

Pièce "LJ" 86, de la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUST. HAMEL,
Greffier, C. R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par l'honorable député du gouverneur le 3 octobre* 1885.

Vu un mémoire en date du 2 d'octobre 1885, du ministre des chemins de fer et canaux, exposant qu'à la dernière session du parlement il a été passé un acte 48-49 V., ch. 58, autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction de certains chemins de fer y nommés, et entre autres une subvention pour venir de nouveau en aide à la construction d'une ligne partant d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick.

Le ministre représente qu'au sujet de cette subvention le dit acte statuait comme suit: "dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada."

Le ministre soumet en outre une pétition de certaines personnes, savoir: Alexander Roderick McDonald, surintendant du chemin de fer Intercolonial (division de Québec), Paul Etienne Grandbois, médecin, membre du parlement du Canada, Damase Rossignol, médecin, tous domiciliés à Fraserville, Québec; George Honoré Deschênes, cultivateur, et membre de la législature provinciale de Québec, domicilié en la paroisse de Saint-Epiphane, John J. McDonald, Ottawa; Adolphe Hamel, marchand, Joseph Israël Tarte, journaliste, tous deux domiciliés en la cité de Québec, et Charles Bertrand, de l'Ile Verte, marchand, demandant qu'une charte soit accordée les constituant en conformité du dit acte, pour les fins indiquées, sous le nom de "Compagnie de chemin de fer de Témiscouata."

Le ministre recommande qu'autorisation soit donnée d'accorder cette charte en conformité des dispositions de l'acte tel que plus haut cité.

Le comité conseille de donner cette autorisation, et que le ministre de la justice la prépare en conformité des dispositions de l'acte 48-49 Vic., ch. 58, art. 1, par. 1, tel que demandé dans la susdite pétition.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ" 87, de la couronne ; produite le 20 septembre 1892.

GUST. HAMEL,
Greffier, C. R.

ANNEXE.

CANADA.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc.

A tous ceux qui les présentes verront ou qu'elles pourront concerner,—Salut :

Considérant que par un acte du parlement du Canada, passé en la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-huit, il est en substance statué que dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la contruction d'un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, ainsi que celles qui leur sont associées dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise ; et que cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada ;

SACHEZ DONC que, par et de l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, et en vertu de l'autorité de l'acte ci-dessus en partie cité, et de tout autre pouvoir et autorité que ce soit dont Nous sommes revêtue à cet égard, Nous accordons par Nos présentes lettres patentes, une charte aux personnes ci-après nommées et à celles qui pourraient leur être associées pour les fins des présentes, leur conférant les immunités, privilèges et pouvoirs ci-après spécifiés, savoir :—

1. Alexander Roderick McDonald, surintendant du chemin de fer Intercolonial (division de Québec), Paul Etienne Grandbois, médecin, membre du Parlement du Canada, Damase Rossignol, médecin, tous domiciliés à Fraserville, Québec ; George Honoré Deschênes, cultivateur et membre de la législature provinciale de Québec, domicilié en la paroisse de Saint-Epiphane ; John J. McDonald, d'Ottawa ; Adolphe Hamel, marchand, Joseph Israël Tarte, journaliste, tous deux domiciliés en la cité de Québec, et Charles Bertrand, marchand, de l'Ile Verte, avec telles autres personnes qui pourront devenir actionnaires dans la compagnie qui doit être constituée en corporation par les présentes, sont par les présentes déclarées corporation et corps politique sous le nom de "Compagnie de chemin de fer de Témiscouata," ci-après appelée "la compagnie," et le dit chemin de fer et les travaux par les présentes autorisés sont déclarés être pour l'avantage général du Canada, et "l'Acte refondu des chemins de fer, 1879," et les actes qui le modifient, s'appliqueront, tels que modifiés par les présentes, au dit chemin de fer, de la même manière que si cette charte était un acte du parlement du Canada.

2. La compagnie pourra tracer, construire et exploiter un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup, dans

la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick.

3. Les dits Alexander Roderick McDonald, Paul Etienne Grandbois, Damase Rossignol, Georges Honoré Deschênes, John J. McDonald, Adolphe Hamel, Joseph Israël Tarte, et Charles Bertrand, seront les directeurs provisoires de la compagnie (dont cinq formeront un quorum), et resteront en charge jusqu'à la première élection de directeurs faite sous l'empire de la présente charte ; et ils auront le pouvoir d'ouvrir de suite des livres d'actions et d'obtenir des souscriptions au capital de l'entreprise, de faire des appels de versements sur les actions souscrites, et de recevoir ces versements, de faire ou faire faire des études et plans des travaux projetés, et de déposer dans quelque banque chartée du Canada tous les deniers reçus par eux à compte des actions souscrites ou autrement reçus pour le compte de la compagnie, et de les en retirer pour les besoins de l'entreprise seulement, et de recevoir, au nom de la compagnie, tout octroi, prêt, boni ou don qui lui seront faits pour aider à l'entreprise ou à quelque partie de l'entreprise.

4. Le capital social de la compagnie sera de cinq cent mille piastres, divisé en cinq mille actions de cent piastres chacune ; et les fonds ainsi prélevés seront d'abord employés au paiement de tous les frais faits pour organiser la compagnie et pour faire faire les tracés, plans et devis estimatifs des travaux par le présent autorisés.

5. Aussitôt que vingt-cinq pour cent du capital social auront été souscrits, et que dix pour cent en auront été versés dans quelque banque chartée en Canada au crédit de la compagnie, les directeurs provisoires convoqueront une assemblée générale des souscripteurs au dit capital social, qui sera tenue à Fraserville, comté de Témiscouata, dans le but d'élire neuf directeurs—donnant au moins deux semaines d'avis de telle assemblée dans la *Gazette du Canada*, et dans quelque journal quotidien publié dans Fraserville susdit ou dans la cité de Québec, et aussi au moyen d'une circulaire expédiée par la poste à chaque souscripteur, indiquant l'époque, le lieu et le but de la dite assemblée ; et à cette assemblée générale les actionnaires pourront choisir neuf personnes ayant les qualités ci-dessous prescrites, pour être directeurs de la compagnie, lesquels directeurs, avec les directeurs *ex-officio* (s'il y en a) nommés en vertu des dispositions de cette charte, formeront un conseil de direction, et resteront en charge jusqu'au premier mardi du mois de mars de l'année qui suivra leur élection.

6. Après cela l'assemblée générale annuelle des actionnaires de la compagnie pour l'élection des directeurs et autres objets généraux, se tiendra à Fraserville susdit, le premier mardi du mois de mars de chaque année, et à cette assemblée il sera choisi neuf directeurs qui resteront en charge pendant un an ; et deux semaines d'avis de cette assemblée sera donné par annonce, publiée tel que prescrit dans l'article cinq ci-dessus.

7. Nul ne sera élu directeur de la compagnie s'il n'est porteur, en son propre nom, d'au moins dix actions du capital social de la compagnie, et s'il n'a effectué tous les versements demandés sur ces actions.

8. Des assemblées générales spéciales des actionnaires de la compagnie pourront être convoquées de la manière prescrite par les règlements de la compagnie, et après avis à être donné par annonces publiées tel que voulu par l'article cinq.

9. A toutes les assemblées du conseil de direction, cinq directeurs formeront un quorum pour la transaction des affaires, et le dit conseil de direction pourra employer un des membres du conseil comme directeur salarié.

10. Le nombre des directeurs pourra être augmenté à pas plus de douze, au moyen d'un règlement passé par les actionnaires à toute assemblée générale ou spéciale convoquée à cette fin.

11. La compagnie pourra recevoir, pour aider à la construction du dit chemin de fer, des terrains dans son voisinage, ou tous autres biens-fonds nécessaires à cet objet, soit comme dons ou en paiement d'actions, et pourra légalement en disposer, et pourra aliéner les terrains ou autres biens-fonds pour les fins de la compagnie ; et la compagnie pourra recevoir, pour aider à la construction du dit chemin de fer, tout boni en argent ou en débentures, avec ou sans conditions, et pourra faire des arrangements pour l'exécution de ces conditions, ou à leur égard.

12. Le maire ou préfet, ou autre chef de toute municipalité qui donnera légalement un boni au montant de dix mille piastres ou plus, pour aider à la construction de ce chemin de fer, sera *ex-officio* un des directeurs de la compagnie, en sus du nombre de directeurs par le présent autorisé.

13. La compagnie pourra devenir partie à des billets à ordre et lettres de change pour des sommes de pas moins de cent piastres ; et tout tel billet à ordre fait, tiré, accepté ou endossé par le président ou vice-président de la compagnie, et contresigné par le secrétaire-trésorier, seront obligatoires pour la compagnie ; et tout tel billet à ordre ou lettre de change ainsi fait, tiré, accepté ou endossé, sera censé avoir été dûment fait, tiré, accepté ou endossé avec l'autorisation nécessaire ; et il ne sera pas nécessaire, dans aucun cas, d'apposer le sceau de la compagnie sur aucun billet à ordre ou lettre de change ; et les dits président, vice-président ou secrétaire-trésorier ne seront individuellement exposés à aucune responsabilité quelconque à l'égard des billets ou lettres de change, à moins qu'il n'aient été ainsi faits, tirés, acceptés ou endossés sans autorisation ; pourvu toujours que rien de contenu dans cette section ne soit censé autoriser la compagnie à émettre aucun billet ou lettre de change payable au porteur, ou aucun billet destiné à être mis en circulation comme papier-monnaie ou comme billet de banque.

14. Les directeurs de la compagnie pourront, après avoir au préalable obtenu l'autorisation des actionnaires à une assemblée générale spéciale convoquée au besoin à cet effet, et à laquelle seront présents des actionnaires représentant au moins une moitié du capital en valeur, émettre des obligations faites et signées par le président ou le vice-président de la compagnie, et contresignées par le secrétaire et trésorier, et revêtues du sceau de la compagnie, dans le but de se procurer des fonds pour l'exécution de la dite entreprise ; et ces obligations seront reçues et considérées comme première créance et charge privilégiée contre l'entreprise et les immunités, péages et les biens, meubles et immeubles, appartenant à la compagnie, alors existants et acquis en aucun temps ensuite ; pourvu, néanmoins, que le chiffre de cette émission d'obligations n'excède pas en totalité la somme de vingt mille piastres par mille du dit chemin de fer, à être émises en proportion de la longueur du dit chemin de fer construit ou donné à l'entreprise pour être construit ; et pourvu aussi que si en aucun temps l'intérêt sur ces obligations reste impayé et en souffrance, alors à la prochaine assemblée générale annuelle de la compagnie, ainsi qu'à toutes autres assemblées générales, tant que le paiement de l'intérêt restera en souffrance, tous les porteurs d'obligations aient et possèdent, pour être élus directeurs et pour voter, les mêmes droits, privilèges et qualités qu'ils auraient eu si les obligations dont ils sont porteurs avaient été des actions ; pourvu que ces obligations et tous transferts de ces obligations aient été préalablement enregistrés de la manière prescrite pour l'enregistrement des actions ; et il sera du

devoir du secrétaire de la compagnie, sur production de ces obligations, de les enregistrer en la manière voulue par le porteur, sur demande à cet effet faite par ce porteur.

15. La compagnie pourra garantir ces obligations par un acte ou des actes d'hypothèque consentis par la compagnie, sur autorisation de ses actionnaires exprimée par une résolution adoptée à telle assemblée générale spéciale ; et tout tel acte pourra contenir telle description de la propriété hypothéquée par cet acte, et telles conditions au sujet du paiement des obligations garanties par l'hypothèque, et de l'intérêt qu'elles porteront, et énoncer les recours dont jouiront les détenteurs de ces obligations ou leurs fidéicommissaires à défaut de paiement, et la manière d'user de ces recours, et pourra prescrire telles déchéances et pénalités pécuniaires, à défaut de tel paiement, qui pourront être approuvées par cette assemblée.

2. Il pourra aussi stipuler, avec la dite autorisation, que le ou les fidéicommissaires pourra ou pourront, à défaut de tel paiement, et comme l'un de ces recours, prendre possession du chemin de fer et des propriétés hypothéquées, et garder et exploiter le chemin de fer au profit des porteurs d'obligations, pendant un temps limité par tel acte d'hypothèque, ou vendre les dits chemin de fer et propriétés après tel délai et sur tel avis, et à tels termes et conditions que pourra stipuler le dit acte ; et avec la même approbation tout tel acte pourra contenir des stipulations à l'effet que, advenant tel défaut de paiement, et à telles autres conditions qui seront stipulées dans l'acte, le droit de vote possédé par les actionnaires de la compagnie cessera et deviendra nul et appartiendra ensuite aux porteurs d'obligations ; et cet acte pourra aussi pourvoir à l'annulation conditionnelle ou absolue, après cette vente, d'aucunes ou de la totalité des actions au sujet desquelles le droit de vote aura été ainsi perdu ; et il pourra aussi, soit directement et en propres termes, soit indirectement en référant aux statuts de la compagnie, prescrire comment seront appliqués et exercés les pouvoirs et l'autorité que devra conférer et définir tel acte d'hypothèque, en vertu des dispositions de la présente charte ; et cet acte d'hypothèque, ainsi que ses prescriptions qui auront pour but (avec la même approbation) de conférer à ce ou ces fidéicommissaires et porteurs d'obligations, tels plus amples et autres pouvoirs qui ne seront pas contraires à la loi ou aux dispositions de la présente charte, seront valides et obligatoires ; mais s'il survient en aucun temps quelque changement dans la propriété ou la possession des dits chemin de fer et propriétés, en vertu des dispositions de la présente charte ou de tel acte d'hypothèque, ou de toute autre manière, les dits chemin de fer et propriétés continueront d'être possédés et exploités en vertu des dispositions de la présente charte et de l'*Acte refondu des chemins de fer*, 1879, et de tout acte le modifiant, tels que par le présent modifiés.

16. Les obligations que la compagnie est par la présente charte autorisée à émettre seront faites payables au porteur, et seront transférables par tradition jusqu'à ce qu'elles soient enregistrées tel que ci-dessus prescrit et seront biens meubles ; elles pourront être ainsi émises en tout ou en partie sous les dénominations de piastres ou de livres sterling, ou sous l'une ou l'autre ou toutes deux ; et les coupons pourront être, pour leur paiement, en dénominations semblables à celles de l'obligation à laquelle ils seront attachées ; et toutes et chacune de ces obligations pourront être engagées, négociées ou vendues à telles conditions et à tel prix que le déterminera de temps à autre le conseil de direction.

17. La compagnie pourra, au besoin, pour les avances de deniers qui lui seront faites, hypothéquer et engager aucune des obligations qu'elle peut

émettre, en vertu des dispositions du présent acte, pour la construction du chemin de fer ou autrement.

18. Il ne sera pas nécessaire, pour conserver la priorité, le gage, la charge, l'hypothèque ou le privilège censés attachés à ou être créés par aucune obligation émise ou aucun acte d'hypothèque exécuté en vertu des dispositions de la présente charte, que cette obligation ou cette charte soit enregistrée d'aucune manière ou dans aucun endroit quelconque ; mais tout tel acte d'hypothèque sera déposé au bureau du secrétaire d'État du Canada, et avis de ce dépôt sera donné dans la *Gazette du Canada ;* et pareillement, toute convention faite par la compagnie en vertu de l'article qui suit immédiatement, sera aussi déposée dans ce bureau ; et copie de tout tel acte d'hypothèque ou convention, certifiée conforme par le secrétaire d'Etat ou le sous-secrétaire, sera reçue dans toutes cours de justice comme preuve *primâ facie* de l'original, sans preuve des signatures ni du sceau apposés sur cet original.

19. Il sera permis à la compagnie de faire une convention avec toute autre compagnie de chemin de fer dont elle traversera ou joindra la ligne, pour céder ou louer à cette compagnie le chemin de fer de la compagnie par le présent constituée, en tout ou en partie, ou aucun de ses embranchements, ou tous droits ou pouvoirs acquis en vertu de la présente charte, ainsi que les études, plans, travaux, outillage, matériel, machines et autres effets lui appartenant, aux termes et conditions et pour toute période qui pourront être convenus, et sauf les restrictions que les directeurs jugeront convenables ; pourvu que la cession, la location, la convention ou l'arrangement aient été au préalable approuvés par une majorité des voix donnée à une assemblée générale spéciale des actionnaires convoquée à l'effet de les prendre en considération, après qu'il en aura été dûment donné avis, ainsi que par le gouverneur en conseil ; mais avant que cette sanction soit donnée par le gouverneur en conseil, avis de la demande à cet effet sera publié dans la *Gazette du Canada* et dans un journal dans chacun des comtés que traversera le chemin de fer, pendant l'espace de deux mois au moins avant l'époque qui y sera désignée pour la présentation de cette demande ; et cet avis devra désigner le temps et le lieu où la demande sera faite, et énoncer que tous les intéressés pourront comparaître là et alors, et exprimer leur opinion au sujet de cette demande.

20. La compagnie pourra construire et exploiter une ligne ou des lignes de télégraphe et de téléphone le long de sa ligne de chemin de fer et de ses embranchements, selon qu'il sera nécessaire ou utile aux fins de cette entreprise.

21. Le chemin de fer devra être commencé dans les deux ans et terminé dans les cinq ans de la date de la présente charte.

FORMULE DE TRANSPORTS DE TERRAINS À LA COMPAGNIE.

Les titres et transports de terrains à la compagnie (qui ne seront pas des lettres patentes de la couronne) pourront, autant que les circonstances le permettront, être faits d'après la formule suivante, savoir :—

"Sachez tous par ces présentes que je, A.B., en considération de la somme de à moi payée par la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, dont quittance, cède, vends et transporte à la dite Compagnie de chemin de fer de Témiscouata, ses successeurs et ayants cause, tout ce certain lopin de terre (*ici désignez le terrain*), pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, avoir et posséder le dit lot de terre et ses dépendances à perpétuité.

"En foi de quoi, mes seing et sceau ce jour de mil huit cent

Signé, scellé et délivré en présence de } A. B. [L.S.]
"C.D.
"E.F."

Ou toute autre formule au même effet. Et tout acte de vente fait d'après cette formule sera réputé imposer au vendeur qui l'aura consenti l'obligation de garantir la compagnie et ses ayants cause contre tout douaire et réclamation de douaire, et contre toute hypothèque et toute redevance ou servitude quelconque, non exceptée dans la charte, ainsi que de répondre de la validité et de la transmissibilité de son titre.

En foi de quoi, Nous avons fait émettre Nos présentes lettres patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. Témoin, l'honorable sir William Johnston Ritchie, chevalier, juge en chef de la cour suprême du Canada, député de Notre Très-Fidèle et Bien-Aimé Cousin le Très-Honorable sir Henry Charles Keith Petty-Fitzmaurice, Marquis de Lansdowne, dans le comté de Somerset, Comte de Wycombe, de Chipping Wycombe, dans le comté de Bucks, Vicomte Calne et Calnstone, dans le comté de Wilts, et Lord Wycombe, dans le comté de Bucks, dans la prairie de la Grande-Bretagne; Comte de Kerry et Comte de Shelburne, Vicomte Clanmaurice et Fitzmaurice, Baron de Kerry, Lixnaw et Dunkerron, dans la prairie d'Irlande; Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très-Distingué de Saint-Michel et Saint-George; Gouverneur général du Canada et Vice-Amiral d'icelui.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre cité d'Ottawa, ce sixième d'octobre, dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-cinq, et de Notre Règne la quarante-neuvième.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

OTTAWA, mardi, 6e jour d'octobre 1885.

Présent: l'honorable député du gouverneur.

En Conseil.

Sur la recommandation du ministre intérimaire de la Justice, et en conformité des dispositions du 1er paragraphe du 1er article de l'Acte du parlement du Canada passé en la session tenue dans les 48e et 49e années du règne de Sa Majesté, chapitre 58, et intitulé: "Acte autorisant l'octroi de nouvelles subventions aux chemins de fer y désignés, et établissant de nouvelles dispositions pour leur construction et exploitation efficaces."

Il a plu à l'honorable député du gouverneur, par et de l'avis du Conseil privé de la Reine pour le Canada, d'accorder, et il accorde par les présentes une charte dans la forme énoncée dans l'annexe ci-jointe, préparée sous l'autorité d'un arrêté en conseil du 3 octobre courant, à certaines personnes nommées dans la dite charte, les constituant en corporation sous le nom de "Compagnie du chemin de fer de Témiscouata," dans le but de construire un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick.

Et il a plu à l'honorable député du gouverneur, par et de l'avis du Conseil privé de la Reine pour le Canada, ordonner, et il est par le présent ordonné que la dite charte, avec le présent arrêté en conseil et l'arrêté en conseil du troisième jour d'octobre courant s'y rattachant, soient publiés dans la *Gazette du Canada*, afin que la dite charte ait la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce " LJ " 88, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

RIVIÈRE-DU-LOUP, 27 janvier 1886.

A l'honorable J. H. POPE,
Ministre des chemins de fer et canaux, Ottawa.

MONSIEUR,—Nous avons reçu instruction du conseil des directeurs de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, de demander au gouvernement du Canada l'octroi des subventions votées par le parlement pour venir en aide à la construction d'un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick.

Notre compagnie a été constituée en corporation sous l'autorité des dispositions de la 48e–49e Vic., chap. 58, art. 1, par arrêté en conseil du 6 octobre 1885, publié dans la *Gazette du Canada* du 10 octobre 1885, et a été organisée conformément à la charte ainsi accordée, à une assemblée tenue à Québec le 16e jour de janvier 1886, à laquelle étaient présents tous les directeurs provisoires nommés dans la charte, lorsqu'un quart du capital-actions, autorisé par la charte, ou $125,000, a été souscrit, sur lequel 10 pour 100 ou $12,500 ont été payés à la Banque de Toronto, et un comité composé des soussignés et de J. I. Tarte, a été nommé par résolution du conseil pour signer un contrat au nom de la compagnie avec le gouvernement afin d'obtenir les subventions votées à la compagnie.

Les souscripteurs du capital de la compagnie sont les soussignés et les messieurs suivants : Dr Rossignol, de la Rivière-du-Loup ; Adolphe Hamel, de Québec ; G. H. Deschênes, M.P.P., de Ste-Epiphane ; J. Israël Tarte, de Québec ; Charles B. Bertand, de l'Ile Verte ; et W. McCarthy, d'Ottawa.

Les directeurs ont reçu des propositions d'entrepreneurs responsables pour la construction du chemin, au montant de l'actif disponible de la compagnie se composant du capital-actions et des subventions des gouvernements fédéral et provincial.

Nous proposons de construire un chemin de première classe, pouvant servir de tronçon dans une ligne directe de trafic, et conformément à l'exploration faite par Wm. J. Crawford, I.C., de la part du gouvernement, et au profil préparé par lui, et maintenant déposé dans votre département (à moins que dans une partie quelconque de l'alignement vous ne sanctionnez plus tard un changement en vue d'améliorer la ligne) et conformément au devis et à la description marqués " A " ci-joints, et nous sommes prêts à faire un contrat avec le gouvernement à cet effet.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéisssants serviteurs,

A. R. McDONALD,
P. E. GRANDBOIS,
JOHN J. McDONALD.

A.

CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA—DEVIS ET DESCRIPTION.

1. Le chemin de fer sera à simple voie, d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, avec les voies de garage nécessaires.

2. Les alignements, rampes et courbes seront les plus favorables que le permettra la conformation physique du pays, le maximum des rampes ne devant pas dépasser soixante-dix-neuf (79) pieds par mille, et les courbes ne devant pas avoir moins de huit cent dix-huit (818) pieds de rayon.

3. Dans toutes les parties boisées, le terrain devra être déblayé sur une largeur de pas moins de cinquante (50) pieds de chaque côté du centre de la ligne; tous les troncs d'arbres et les broussailles devront être brûlés, et il n'en devra pas être jeté sur le terrain avoisinant.

4. Toutes les souches devront être enlevées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur, ou dans les remblais de moins de deux pieds de hauteur.

5. Toutes les souches devront être coupées à fleur de sol lorsque les remblais auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur.

6. Le chemin de fer devra être bordé de clôtures conformes à la loi, solidement construites, en fil de fer ou en bois, avec barrières et traverses nécessaires pour les besoins des cultivateurs.

7. Des traverses de chemin, avec fosses garde-bestiaux et enseignes, seront établies au croisement de tous les chemins publics existants, au niveau de la voie.

8. La largeur des tranchées au niveau de formation sera de dix-huit (18) pieds dans le roc, et de vingt (20) pieds dans la terre, et les remblais de seize (16) pieds.

9. Un drainage efficace devra être établi au moyen de fossés découverts et d'égouts souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de grandeur et de force suffisantes pour les objets en vue; les piles et culées des ponts à fermes sur la rivière du Loup et sur la Madawaska à Edmundston devront être en maçonnerie massive, et les ponceaux de rigoles passant sous des remblais de plus de douze pieds de hauteur devront être bien construits, en maçonnerie de seconde classe ou en fer, faits de matériaux durables et convenables, d'un caractère absolument permanent, et égaux, sous tous les rapports essentiels, aux meilleurs ouvrages de ce genre employés dans les travaux de chemins de fer en Canada. Les autres ponts à fermes, culées et piles, ainsi que les ponceaux dans les remblais de moins de douze pieds de hauteur, pourront être en bois de cèdre blanc de pas moins de 12 x 12 pouces. La superstructure des ponts à fermes pourra être en bois.

11. Les rails seront en acier et ne devront pas peser moins de cinquante-six (56) livres par verge linéaire ; elles devront être d'un profil approuvé et assujéties au moyen d'éclisses aussi approuvées.

12. Le chemin devra être bien ballasté avec du gravier ou quelque autre chose convenable. Les traverses auront 8 pouces de face par 6 pouces d'épaisseur et 8 pieds de longueur—2,600 au mille.

13. La compagnie établira des voies de garage et d'évitement, des stations, citernes, plaques tournantes ou Y, et toutes autres constructions et bâtiments en quantité suffisante pour répondre aux besoins du trafic.

14. La compagnie fournira le matériel roulant suffisant et nécessaire pour la commodité et le transport prompt et efficace du trafic de la ligne.

A. R. McDONALD,
P. E. GRANDBOIS,
JOHN J. McDONALD.

Rivière-du-Loup, 27 janvier 1886.

Pièce "LJ" 89, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 1er mars* 1886.

Le comité, sur la recommandation du ministre des chemins de fer et canaux, conseille d'annuler l'arrêté en conseil du 28 mai 1883, en vertu duquel l'autorisation a été donnée, mais sans y donner suite, de faire un contrat avec la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, pour la construction d'une ligne depuis la Rivière-du-Loup, ou Rivière-Ouelle, jusqu'à Edmundston.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Pièce "LJ" 90, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 5 avril* 1886.

Dans un mémoire daté du 27 février 1886, le ministre des chemins de fer et canaux soumet que par un arrêté en conseil du 3 octobre dernier, une charte a été accordée à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, conformément aux dispositions de l'Acte 48–49 Vic., ch. 58, pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par le dit acte, entre la Rivière-du-Loup et Edmundston, et que cette charte étant aussi conforme à l'acte publié dans la *Gazette du Canada* du 10 octobre 1885, est devenue en vigueur et effet comme si elle eût été un acte du parlement.

Le ministre représente que la compagnie ainsi constituée a demandé les différentes subventions votées par le parlement, en soumettant pour les faire approuver des devis des ouvrages projetés, au sujet desquels l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait, le 29 du mois dernier, un rapport favorable, et le ministre étant convaincu que la compagnie est en état de mener ces travaux à bonne fin, recommande d'approuver ces devis et de l'autoriser à signer un contrat avec elle pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre les points indiqués dans sa charte, subordonné à l'approbation du gouverneur en conseil, la compagnie se chargeant de faire faire une exploration d'une ligne passant au sud-ouest de la ligne d'exploration déjà faite par le gouvernement à l'ouest du lac Témiscouata et entre les lignes d'arpentage tracées par le gouvernement et la rivière Saint-François, et qu'avant de commencer la construction de cette partie de la ligne ou de toute autre partie, la compagnie soumettra des plans de son tracé et en obtiendra l'approbation par le gouverneur en conseil.

Le ministre recommande d'être autorisé à signer le projet de contrat ci-joint, au nom du gouvernement, après y avoir stipulé les dispositions ci-dessus, ainsi que les devis des travaux et les autres conditions nécessaires.

Le comité les soumet à l'approbation de Votre Excellence, et est d'avis d'autoriser le ministre des chemins de fer et canaux à signer en conséquence le projet de contrat.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

A.

CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA.

DEVIS ET DESCRIPTION.

1. Le chemin de fer sera à voie simple d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, avec les voies de garage nécessaires.

2. Les alignements, rampes et courbes seront les plus favorables que le permettra la configuration du terrain—le maximum des rampes ne devant pas dépasser soixante-dix-neuf (79) pieds par mille ; le rayon minimum de courbe n'aura pas moins de huit cent dix-huit (818) pieds.

3. Dans toutes les parties boisées, le terrain devra être déblayé sur une largeur de pas moins de cinquante (50) pieds de chaque côté du centre de la ligne ; tous les troncs d'arbres et les broussailles devront être brûlés et il n'en devra pas être jeté sur le terrain avoisinant.

4. Toutes les souches devront être enlevées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur ou dans des remblais de moins de deux pieds de hauteur.

5. Toutes les souches devront être coupées à fleur du sol lorsque les remblais auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur.

6. Dans les endroits habités le chemin de fer devra être bordé de clôtures conformes à la loi, solidement construites, en fil de fer ou en bois, avec barrières et traverses nécessaires pour les besoins des cultivateurs.

7. Des traverses de chemin, avec fosses garde-bestiaux et enseignes, seront établies au croisement de tous les chemins publics existants, au niveau de la voie.

8. La largeur des tranchées au niveau de formation sera, dans le roc, de dix-huit (18) pieds, et dans la terre de vingt (20) pieds, et les remblais de seize (16) pieds.

9. Un drainage efficace devra être établi au moyen de fossés découverts ou d'égouts souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de grandeur et force suffisantes pour les objets en vue ; les piles et culées des ponts à fermes sur la rivière du Loup et la Madawaska à Edmundston devront être en maçonnerie massive, et les ponceaux de rigoles passant sous les remblais de plus de douze pieds de hauteur devront être bien construits, en maçonnerie de seconde classe ou en fer, faits de matériaux durables et convenables, d'un caractère absolument permanent, et égaux aux meilleurs ouvrages de ce genre employés dans les travaux de chemin de fer au Canada.

Les autres ponts à fermes, les culées et piles, ainsi que les ponceaux sous les remblais de moins de douze pieds de hauteur pourront être en bon cèdre sain de pas moins de 12 x 12 pouces. La superstructure des ponts à fermes pourra être en bois.

11. Les rails seront en acier et ne devront pas peser moins de cinquante-six (56) livres par verge linéaire ; ils devront être d'un profil approuvé et assujétis au moyen d'éclisses aussi approuvées.

12. Le chemin devra être bien ballasté avec du gravier ou quelque autre matière convenable. Les traverses auront 8 pouces de face par 6 pouces d'épaisseur et 8 pieds de long, 2,600 au mille.

13. La compagnie établira des voies de garage et d'évitement, des stations, citernes, plaques tournantes ou Y, et toutes constructions et bâtiments en nombre suffisant pour répondre aux besoins du trafic.

14. La compagnie fournira un matériel roulant suffisant pour faire promptement et efficacement le trafic et les opérations de la ligne.

CONVENTION faite et conclue ce jour de , en l'année mil huit cent quatre-vingt-six.

ENTRE "La Compagnie du chemin de fer de Témiscouata," d'une part;

ET Sa Majesté la Reine Victoria, à ce représentée par le ministre des chemins de fer et canaux, d'autre part;

FAIT FOI, considérant que dans et par un acte adopté pendant la session du parlement du Canada, tenue dans la quarante-cinquième année du règne de Sa Majesté, étant le chapitre 14, intitulé: "Acte autorisant le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées," il est entre autres choses décrété: Que le le gouverneur en conseil pourra accorder pour la construction d'un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou entre ces deux points, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité deux cent quarante mille piastres, la dite subvention devant être accordée à une compagnie approuvée par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elle pourra achever le dit chemin de fer dans un délai raisonnable qui sera fixé par un arrêté en conseil; et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue par la compagnie avec le gouvernement; et la dite subvention sera payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

A condition toutefois que l'octroi de cette subvention sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la ligne ainsi subventionnée, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

ET CONSIDÉRANT que par un autre acte passé dans la quarante-huitième et quarante-neuvième année du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-huit, il a été décrété que le gouverneur en conseil pourra accorder "pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, et allant jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante et quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres; la dite subvention étant en sus de la subvention accordée pour aider à la construction du dit chemin de fer, par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, et constituant avec la subvention ainsi autorisée une subvention n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt dix-huit mille piastres, et sera accordée au dit chemin de fer aux termes et conditions mentionnés dans le dit acte, et sera payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui leur seront associées dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une

charte leur confiant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session (1885), que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise, et que cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada* , avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada ;

Et considérant que la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata a été régulièrement constituée en corporation sous l'autorité des dispositions de l'acte ci-dessus en dernier lieu mentionné, par un arrêté en conseil du 6ème jour d'octobre 1885, publié dans la *Gazette du Canada* le 10ème jour d'octobre 1885, et a été organisée conformément à la charte ainsi accordée.

Et considérant que le gouverneur en conseil a régulièrement approuvé les descriptions, conditions et devis ci-annexés, marqués " A," comme étant les descriptions, conditions et devis pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick.

A ces causes, la présente convention fait foi que moyennant la dite subvention à être payée en la manière susdite, " La Compagnie du chemin de fer de Témiscouata " convient avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, ce qui suit, savoir :

1. Que la compagnie devra faire, bâtir, construire et achever, et fera, bâtira, construira et achèvera bien, fidèlement et exactement une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec, jusqu'à un point à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, et tous les ponts, ponceaux et ouvrages s'y rattachant, et bâtira, construira et achèvera la dite ligne de chemin de fer et tous les ponts, ponceaux, et tous ouvrages du génie, soit sur la ligne, soit pour dresser des plans ou faire d'autres ouvrages de bureau, à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2. Que la compagnie devra tracer et construire et tracera et construira la dite ligne de chemin de fer entre les points ci-dessus nommés en suivant un tracé qui sera approuvé par le gouverneur en conseil. Et la compagnie de plus fera faire une exploration pour trouver une ligne courant au sud-ouest de la ligne déjà explorée par le gouvernement à l'ouest du lac Témiscouata, et entre cette ligne arpentée par le gouvernement et la rivière Saint-François. Et qu'avant de commencer la construction de cette partie ou de toute autre partie de sa ligne, la compagnie soumettra des plans de son tracé et en obtiendra l'approbation du gouverneur en conseil.

3. Que les pentes et alignements devront être les plus favorables que pourra le permettre la configuration du terrain conformément au dit devis ci-annexé marqué " A."

4. Que la compagnie devra fournir et fournira des profils, plans et mémoires de quantités de toute la ligne de chemin de fer, par sections de dix milles, et qu'avant que les travaux soient commencés sur aucune section de dix milles, ces profils, plans et mémoires de quantités devront être approuvés par le gouverneur en conseil, et avant qu'aucuns paiements soient faits, la compagnie fournira tels autres états qui pourront être nécessaires pour établir, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, la valeur des travaux exécutés relativement à ce qu'il en restera à faire.

5. Que la dite compagnie devra commencer les travaux qu'embrasse la présente convention dans et les compléter le ou avant le

, avec l'entente que le délai ainsi fixé est important et de l'essence de la présente convention, et à défaut de tel achèvement comme susdit à cette date ou à ces dates ou avant, la compagnie perdra tout droit, réclamation ou demande ayant pour objet le paiement, en tout ou en partie, de la subvention restant à payer, et aussi relativement à tous deniers quelconques qui, lors du défaut d'achèvement comme susdit, pourront être dus et échus à la compagnie.

6. Qu'à et après l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, la compagnie les tiendra et conservera réellement et fidèlement, ainsi que le matériel roulant qu'ils nécessiteront dans un bon et suffisant état de fonctionnement et d'exploitation, et qu'elle les exploitera fidèlement et sans interruption.

7. Que la compagnie bâtira, construira et terminera la dite ligne de chemin de fer et les travaux et les ouvrages s'y rattachant, en conformité, sous tous rapports, du devis ci-annexé marqué "A," et sur un tracé à être approuvé par le gouverneur en conseil.

8. Que l'octroi de la dite subvention sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la dite ligne, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif uniforme de péages par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

9. Et la dite ligne de chemin de fer avec les ouvrages s'y rattachant, ainsi que toutes les immunités, droits, privilèges, biens, meubles et immeubles, de toute espèce, lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, sera la propriété de la compagnie.

En foi de quoi, "La Compagnie du chemin de fer de Témiscouata" a fait apposer son sceau de corporation aux présentes, et ces présentes seront signées par le président et le secrétaire de la dite compagnie; et le ministre des chemins de fer et canaux y a apposé sa signature et fait apposer le sceau, et contresigner par le secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Signé par le président et le secrétaire de la compagnie, dont le sceau de corporation a été apposé en présence de

Signé et scellé par le ministre et le secrétaire du département des chemins de fer et canaux en présence de

---

Pièce "LJ" 91, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

OTTAWA, 31 mai 1886.

A l'honorable J. H. POPE,
Ministre des chemins de fer, Ottawa.

MONSIEUR,—Relativement à la lettre que nous vous avons écrite le 27 janvier 1886, au sujet de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, nous

avons aujourd'hui l'honneur de vous dire que l'actif de la compagnie se compose de :

1. La subvention fédérale de $6,000 par mille pour toute la distance de 83 milles.

2. La subvention du gouvernement provincial de Québec, de 10,000 acres de terre par mille pour la partie du chemin qui se trouve dans cette province, laquelle subvention, une résolution actuellement devant la législature propose de convertir en espèces au taux de 70 centins l'acre, ou $7,000 par mille.

3. La subvention du gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick, de $3,200 par mille pour la distance qui se trouve dans cette province.

4. Du capital social de la compagnie s'élevant à $500,000, dont $125,000 ont été souscrites.

5. Des obligations que la compagnie se propose d'émettre jusqu'à concurrence de $5,000 par mille.

Des offres ont été reçues d'entrepreneurs responsables de construire le chemin avec cet actif.

Nous sommes, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

JOHN J. McDONALD,
P. E. GRANDBOIS,

Deux membres du comité du conseil de direction.

Pièce "LJ" 92, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR GÉNÉRAL,

OTTAWA, 3 septembre 1887.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le 26 du mois dernier, en conformité des instructions reçues, M. Ridout a examiné la première section de 10 milles du chemin de fer de Témiscouata à partir de la Rivière-du-Loup, à la demande du président du chemin, en vue du paiement de la subvention y destinée. Les travaux paraissent bien faits mais ne sont pas entièrement terminés, et il reste encore à finir les travaux suivants pour compléter l'entreprise selon le contrat, savoir :

1. Clôtures	$2,752	
2. Terrassement	4,618	
3. Maçonnerie	618	
4. Blocaille	50	
5. Remplissage en pierre dans les terrassements	180	
6. Passages de fermes	136	
7. Ballastage	3,360	
8. Gare projetée	2,800	
		$14,514

Le montant de la subvention afférente à cette section est de.....		$70,460
A déduire la valeur des travaux qui restent à faire.....	$14,514	
Solde représentant la proportion des travaux exécutés.....	55,946	

J'ajouterai que la compagnie paraît construire un chemin solide, qu'on m'a informé que le nivellement et les ponts sur toute la longueur des 80 milles sont très avancés, et que les rails nécessaires pour 40 milles sont arrivés. Le jour de l'inspection la voie était posée sur une longueur de 13 milles.

J'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce " LJ " 93, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 9 *septembre* 1887.

Dans un mémoire du 7 septembre 1887, le ministre des chemins de fer et canaux représente que sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 5 avril 1886, il a été passé contrat avec la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, le 21 juin suivant, pour la construction de la ligne du chemin de fer entre la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle et Edmundston, subventionnée par l'acte 48–49 Vic., ch. 58, et qu'un arrêté du conseil du 30 septembre 1886 a approuvé le tracé adopté par la compagnie par la voie du lac Témiscouata et de la rivière Madawaska, donnant au chemin une longueur de 80¼ milles.

Le ministre représente de plus que l'ingénieur en chef des chemins de fer a fait rapport, à la date du 3 courant, que les dix premiers milles de ce chemin à partir de la Rivière-du-Loup ont été inspectés et que les travaux paraissent bien faits mais ne sont pas terminés, ce qui reste à faire s'élevant à $14,514 ; et que l'ingénieur en chef rapporte de plus que cette compagnie parait construire un chemin solide, que le nivellement et les ponts sur toute la distance sont avancés, et qu'à la date de l'inspection la voie était posée sur une longueur de 13 milles. Que la subvention afférente à cette section de 10 milles du chemin est de $70,460, et si l'on en déduit la valeur des travaux qui restent à faire, $14,514, il reste un solde de $55,946 représentant la proportion des travaux exécutés.

Le ministre recommande que le paiement de la dite somme de $55,946 à la Compagnie du chemin de fer Témiscouata soit autorisé.

Le comité est d'avis que l'autorisation voulue soit accordée.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ" 94, pour la couronne ; produite le 21 septembre, 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR GÉNÉRAL,

OTTAWA, 26 septembre 1887.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—M. Ridout a examiné la section du chemin de fer Témiscouata entre la Rivière-du-Loup et le 20e mille, et les travaux terminés sont solides et bien faits ; la voie est posée partout et le ballastage en partie fait. Suit la situation des travaux relativement à la subvention.

10 *premiers milles.*

Subvention afférente	$70,460	
Travaux restant à faire estimés à	11,326	
		$59,134

Du 10*e au* 20*e mille.*

Subvention afférente	$67,222	
Travaux restant à faire estimés à	16,160	
		51,060
Solde		$110,194
Certificat antérieur		55,946
		54,248

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 95, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.,

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 1*er octobre* 1887.

Dans un mémoire du 27 septembre le ministre des chemins de fer et canaux représente que l'ingénieur en chef des chemins de fer a, le 26 septembre 1887, fait rapport qu'il a été fait une nouvelle inspection du chemin de fer Témiscouata, du 1er au 20e mille, et que les travaux qui sont terminés sont solides et bien faits, et que la voie est posée et le ballastage en partie fini.

Que sur les travaux rapportés comme restant à faire sur la section du 1er au 10e mille (rapport du département des chemins de fer et canaux à la date du 7 septembre), il en a été terminé depuis l'inspection précédente pour la valeur de		$3,188
Que la subvention afférente à la section du 10e au 20e mille est de.....	$67,220	
Que sur cette section il reste à faire des travaux estimés à.....	16,160	
Ce qui laisse un solde dû de.....		51,060
Et la somme maintenant payable pour les deux sections est de.....		$54,248

Le ministre recommande que le paiement de la dite somme de $54,248 à la Compagnie du chemin de fer Témiscouata soit autorisé.

Le comité est d'avis que l'autorisation voulue soit accordée.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ" 96, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR GÉNÉRAL.

OTTAWA, 23 novembre 1887.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai fait faire par M. Ridout une inspection du chemin de fer Témiscouata, et il me télégraphie de Caraquet que les nivellements et autres travaux (ponts, ponceaux et fosses-bestiaux) sont presque finis sur toute la longueur de la ligne à l'exception du grand pont à fermes de la rivière Madawaska; que la voie est posée sur 41 milles du chemin et que sur 18 milles le premier ballastage est fait. On observera donc que l'entreprise est fort avancée, bien qu'aucune section de 10 milles ne soit complètement terminée.

La subvention afférente aux 40 milles est de.....	$240,000	
La valeur des travaux qui restent à faire dans ces quatre sections peut être estimée à.....	85,000	
		$155,000
Certificats antérieurs.....		110,194
		$44,806

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 97, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général le* 28 *novembre* 1887.

Dans un mémoire du 25 novembre 1887, le ministre des chemins de fer et canaux représente que l'ingénieur en chef des chemins de fer a, le 23 courant, fait rapport sur les résultats d'une nouvelle inspection du chemin subventionné de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, de la Rivière-du-Loup à Edmundston, et que ce rapport établit que les nivellements et constructions sont presque finis sur toute la longueur du chemin à l'exception du pont sur la rivière Madawaska ; que la voie est posée sur 41 milles et que l'entreprise est fort avancée.

L'ingénieur en chef ne tient cependant compte des travaux que sur une distance de 40 milles ; et pour cette distance la subvention est, dit-il, de.	$240,000
Si l'on déduit pour les travaux restant à faire.....	85,000
La valeur des travaux faits est de.....	$155,000
Sur cette somme il a déjà été payé.....	110,194
Solde maintenant payable.....	$44,806

Que la situation de la compagnie relativement aux subventions est comme suit: —		
Accordé par l'acte de 1882.....	$240,000	
" " 1885.....	258,000	
	$498,000	
Ce qui est calculé sur le pied de $6,000 par mille pour une longueur de 83 milles.		
Montant payé.....	110,194	
Montant du certificat.....	44,806	
		$155,000
Solde.....		$343,000

Le ministre recommande que le paiement de la somme de $44,806 à cette compagnie soit autorisé.

Le comité est d'avis que l'autorisation voulue soit accordée.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ" 98, pour la couronne; produit le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR GÉNÉRAL,

M. A. P. BRADLEY, OTTAWA, 10 décembre 1887.

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—M. Ridout a inspecté 50 milles du chemin de fer Témiscouata en vue du paiement de la subvention. Les travaux exécutés sont solides et bien faits.

De la Rivière-du-Loup au 10e mille.

Subvention afférente		$70,460	
Valeur des travaux restant à faire		9,406	
			$61,054

Du 10e au 20e mille.

Subvention afférente		$67,220	
Valeur des travaux restant à faire		14,020	
			53,200

Du 20e au 30e mille.

Subvention afférente		$62,530	
Valeur des travaux restant à faire		17,660	
			44,870

Du 30e au 40e mille.

Subvention afférente		$50,585	
Valeur des travaux restant à faire		12,935	
			37,650

Du 40e au 45e mille.

Subvention afférente	$26,985		
Du 76e au 81e mille : subvention afférente	26,850		
		$53,835	

Du 40e au 45e mille.

Valeur des travaux exécutés	$ 7,590		
Du 76e au 81e mille : valeur des travaux à faire	26,535		
		34,125	
			19,710
			$216,484
A déduire le reste du matériel roulant qu'il faut pour compléter la pleine proportion pour 50 milles de chemin de fer			50,300
			$166,184
A déduire le montant des certificats antérieurs			155,000
			$11,194

J'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 99, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 17 *décembre* 1887.

Dans un mémoire du 12 décembre 1887, le ministre des chemins de fer et canaux représente que, le 10 courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait un rapport des résultats d'une nouvelle inspection du chemin de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata (subventionné au montant de $498,000 pour une distance de 83 milles), lequel rapport établit qu'il a été fait des travaux pour la somme de.....	$216,484
Dont il déduit pour le reste du matériel roulant qu'il faut pour compléter la pleine proportion pour 80 milles.....	50,300
Ce qui laisse un solde de.....	$166,184
Que sur cette somme il a déjà été payé.....	155,000
Ce qui laisse maintenant payable la somme de	$ 11,184

Le ministre recommande que le paiement de la somme de $11,184 soit autorisé.

Le comité est d'avis que l'autorisation voulue soit accordée.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ" 100, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 6 février 1886.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que M. Ridout a, conformément à mes instructions, inspecté, le 10 janvier dernier, le chemin de fer Témiscouata. Il représente que la voie est posée sur la longueur entière de 80 $\frac{6}{10}$, dont 18 milles sont en partie ballastés. Le montant de la subvention afférente aux 80 $\frac{6}{10}$ milles à $6,000 par mille, est de $483,600, et la valeur des travaux qui restent à faire pour terminer le chemin en conformité du contrat de sub-

vention est estimée—pour le remplacement des chevalets par des ponceaux à poutrelles, des ponceaux en maçonnerie, le pont à fermes et les terrassements—à	$ 42,266
Pour l'achèvement d'autres travaux de construction—à	141,605
Pour compléter les équipements, le matériel roulant—à	83,100
	$ 266,971
Solde	216,629
Certificats antérieurs	166,184
	$ 50,445
Soit, en chiffre rond	50,500

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 101, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUST. HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 8 *février* 1888.

Dans un mémoire du 7 février 1888, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 6 courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait rapport sur le résultat d'une nouvelle inspection du chemin de fer subventionné de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata entre la Rivière-du-Loup et Edmundston, et établi que la voie est posée sur la longueur totale des $80\frac{6}{10}$ milles du chemin.

Le ministre représente de plus que sur le pied de $6,000 par mille le montant de la subvention afférente est de	$483,600
Déduction faite de la somme nécessaire pour compléter et équiper le chemin	266,971
Il reste un solde de	$216,629
Sur cette somme il a déjà été payé	166,184
Ce qui laisse un solde maintenant payable de... soit $50,500.	$50,445

Le ministre recommande que le paiement de $50,500 à la Compagnie du chemin de fer Témiscouata soit autorisé.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Pièce "LJ" 102, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMIN DE FER TÉMISCOUATA,

OTTAWA, 16 avril 1888.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—Au sujet de la subvention de $96,000 que le parlement a accordée à la dernière session à la Compagnie du chemin de fer Témiscouata pour les trente-deux premiers milles du dit chemin à partir d'Edmundston, j'ai l'honneur de demander que la subvention soit portée à $100,000 pour être appliquée et avancée en aide de la construction des vingt premiers milles, à partir d'Edmundston jusqu'à un endroit vis-à-vis Fort-Kent, sur le fleuve Saint-Jean.

Je dois dire que la compagnie a dès l'origine demandé une subvention de $5,000 par mille, que les travaux à faire sur les vingt premiers milles sont très considérables et dispendieux, et comprendront une dépense de plus de $30,000 pour un pont en fer à l'embouchure de la Madawaska.

Veuillez avoir la bonté de faire mettre cette demande devant le ministre pour qu'il en décide.

Votre obéissant serviteur,

A. R. McDONALD,
Président.

Par JOHN J. McDONALD.

Pièce "LJ" 103, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

CHEMIN DE FER TÉMISCOUATA.

ACTIONNAIRES PRIMITIFS.	ACTIONNAIRES ACTUELS.
1. P. E. Grandbois, M.P.,	1. P. E. Grandbois, M.P.,
2. Damase Rossignol, M.D., L.,	2. Damase Rossignol, M.D., L.,
3. Geo. Honoré Deschênes, M.P.P.,	3. Geo. Honoré Deschênes, M.P.P.,
4. John J. McDonald,	4. John J. McDonald,
5. J. Israël Tarte,	5. J. Israël Tarte,
6. Charles Bertrand,	6. Charles Bertrand,
7. Wm. McCarthy,	7. Wm. McCarthy,
8. A. R. McDonald,	8. A. R. McDonald,
9. Adolphe Hamel.	9. Hector Cameron,
	10. Roger Ryan,
	11. Levite Thériault, M.P.P.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER TÉMISCOUATA,

RIVIÈRE-DU-LOUP, 17 mars 1888.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—En conformité de la demande que contient votre lettre du 15 courant, je vous envoie une liste des actionnaires primitifs et des actionnaires actuels de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata.

Les actionnaires primitifs étaient les personnes suivantes :—P. E. Grandbois, M.P.; Damase Rossignol, M.D., L.; Adolphe Hamel; Geo. Honoré Deschênes, M.P.P.; John J. McDonald; J. Israël Taite; Charles Bertrand; Wm. McCarthy; Hector Cameron; Roger Ryan; Levite Thériault, M.P.P.; A. R. McDonald.

A. R. McDONALD,
Président.

Pièce "LJ" 104, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

Monsieur,—J'ai à faire rapport que le matériel roulant que possède aujourd'hui le chemin de fer Témiscouata se compose comme suit :—

Soixante-quinze (75) wagons plates-formes; un (1) fourgon, et trois locomotives, ce qui constitue une augmentation de $33,000 en matériel roulant depuis mon dernier rapport à la date du 6 février 1888, le reste n'a pas changé depuis le rapport précédent.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Iugénieur en chef et gérant général.

Chemin de fer Témiscouata.

Rapporté le 1er juin 1888 :

Voie posée, 86 $\frac{6}{10}$ milles; 18 milles en partie balastés; subvention afférente à ces 80 $\frac{6}{10}$ milles, à $6,000.....		$483,600
La valeur des travaux restant à faire pour terminer le chemin selon le contrat de subvention, est estimée comme suit :—		
Pour remplacer les chevalets par des ponceaux à poutrelles, les ponceaux en maçonnerie, les ponts à fermes et les remblais.....	$ 42,266	
Pour compléter les autres travaux de construction.....	141,605	
Pour compléter l'équipement, le matériel roulant.....	50,100	
		233,971
Solde.....		$249,629
Certificats antérieurs.....		216,629
		$ 33,000

Voir le rapport du 1er juillet 1888.

Pièce " LJ " 105, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil le 6 juin* 1888.

Dans un mémoire en date du 2 février 1888, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 1er juin courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait un nouveau rapport au sujet de la ligne subventionnée de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata entre la Rivière-du-Loup et Edmundston, établissant que la valeur de certain matériel roulant mis sur le chemin depuis la date du dernier rapport, est de $33,000, et que la situation de la compagnie relativement à la subvention se trouve comme suit :

Subvention totale, à $6,000 par mille (80 $\frac{6}{10}$ milles).....	$483,600	
Somme déjà payée en conformité d'arrêtés du conseil, dont le dernier à la date du 8 février 1888.....	216,684	
		$266,916
Somme aujourd'hui payable.....		33,000
Solde pour travaux restant à faire.....		$233,916

Le ministre recommande que le paiement de $33,000 à la compagnie soit autorisé.

Le comité est d'avis que l'autorisation soit accordée.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Pièce " LJ " 106, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

G. HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR GÉNÉRAL,

OTTAWA, 5 juillet 1888.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—La demande d'une avance de $21,000 de la part de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata m'ayant été soumise pour un rapport, j'ai l'honneur de dire que le montant de la subvention qui reste à payer pour compléter le remplissage des ouvrages en chevalets et autres travaux, ainsi que pour le reste du matériel roulant, est de $233,971.

La compagnie a mis sur le chemin deux nouvelles locomotives depuis le dernier rapport, ce qui fait en tout cinq locomotives, avec une quantité de wagons correspondante; elle pousse vigoureusement le remplissage des ouvrages en

chevalets et le balastage. Je considère donc que le montant demandé peut être avancé sans danger. La situation sera alors comme suit :

Montant de la subvention.....		$483,600
Paiements antérieurs...	$249,629	
Présente avance.....	21,000	
		270,629
Solde.....		$212,971

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

Pièce "LJ" 107, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.
GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

Copie certifiée *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général le* 25 *juillet* 1888.

Dans un mémoire du 12 juillet 1888, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 5 juillet courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait un nouveau rapport sur les travaux subventionnés de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, établissant que depuis la date de son dernier rapport la compagnie a mis sur le chemin deux nouvelles locomotives, et pousse les travaux de terrassement et de balastage, etc., et qu'une nouvelle somme de $21,000 peut lui être avancée sans danger.

Que la situation de la compagnie relativement à la subvention est comme suit :

Subvention accordée.....	$483,600	
Déjà payé.....	249,629	
		$233,971
Somme aujourd'hui payable.....		21,000
Solde.....		$212,971

Le ministre recommande que le paiement de $21,000 soit autorisé.
Le comité est d'avis que l'autorisation soit donnée.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Pièce "LJ" 108, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.
GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

Chemins de fer en exploitation,

Bureau de l'ingénieur en chef,

Ottawa, 22 août 1888.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

Monsieur,—En conformité de mes instructions, M. Ridout a inspecté le chemin de fer Témiscouata, de la Rivière-du-Loup à Edmundston, distance de

80·6 milles, et a fait rapport. Depuis la date de mon dernier rapport sur les travaux de construction, alors que la voie était posée dans son entier, la compagnie a poussé vigoureusement l'exhaussement et l'élargissement des remblais, le remplissage des chevalets provisoires et le balastage. Sur environ la moitié de la ligne le balastage est fait et la voie sur cette partie du chemin est dans un excellent état.

Ponceaux.—On a construit quelques nouveaux ponceaux à poutrelles et des ponceaux à rigoles en bois encaissés. Il y a un de ces derniers à la moitié du 52e mille sous un remblai de 14 pieds, et 45 pieds dans des remblais variant de 3 à 12 pieds de hauteur; tous sont en cèdre.

Ponts à fermes.—On a construit trois nouveaux ponts à fermes de 40 pieds d'ouverture aux trois quarts du 43e mille, au 60e et au tiers du 75e.

Bâtiments.—On a construit à la Rivière-du-Loup une remise à locomotives en bois, un atelier de machinistes et une forge, un hangar à charbon et un bon bâtiment en bois pour les bureaux et le magasin ; on a aussi bâti un hangar à charbon à Edmundston. On a aussi acheté à Saint-Jacques (73e mille) un bâtiment qui sera converti en gare pour les voyageurs et les marchandises.

Service de l'eau.—On a terminé à la Rivière-du-Loup, à Saint-François (16e mille) et à Cabona (43e mille) de bonnes citernes à l'épreuve de la gelée et munies de pompes ; et les matériaux sont rendus à pied d'œuvre pour deux autres citernes au 33e et au 78e mille.

On a construit des *Y* à la Rivière-du-Loup, au 44e et au 78e milles.

Voies de garage et d'évitement.—On a établi à la Rivière-du-Loup des voies de garage suffisantes, et des voies d'évitement à onze différents endroits de la ligne. Quelques-unes ne sont pas tout à fait terminées.

On a commencé les travaux de fondation du grand pont à construire sur la rivière Madawaska à la moitié du 78e mille.

Matériel roulant.—Le matériel roulant qui se trouve sur le chemin se compose de 5 locomotives, 1 voiture à voyageurs de seconde, 55 wagons-plateformes, 30 wagons-bascules pour le balast et 1 fourgon.

Une voiture à voyageurs de première et un wagon-bagage, poste et messagerie, sont rendus à la Chaudière à destination de ce chemin.

Je joins au présent rapport un état détaillé des estimations qu'a faites M. Ridout de ce qui reste à finir pour l'achèvement de l'entreprise.

Suit la situation de la subvention :

Subvention (80$\frac{6}{10}$ milles à $6,000).....	$483,600
A déduire pour ce qui reste à finir.....	151,452
Valeur proportionnelle des ouvrages faits.....	$332,148
Déjà payé.....	270,684
Solde.....	$ 61,464

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

Par J. J. L.

CHEMIN DE FER TÉMISCOUATA.

ESTIMATION DE CE QUI RESTE À FAIRE.

Essartement		$ 125	
Clôtures		15,000	
Terrassements		9,600	
Remplissage des caissons, en pierre		113	
Passage des fermes		608	
Pont de Madawaska, p. 2680 p. lin. @ 25c		670	
Béton, 50 verges cubes @ $5		250	
Maçonnerie du pont, 600 v. cubes @ $15		9,000	
2 arches de pont à ferme, modèle Howe, de 100 pieds chacune		8,000	
Achèvement des voies de garage		1,000	
Ballastage, 75,000 verges cubes @ 24c		18,000	
Remplacement d'un ponceau de cèdre encaissé par un ponceau en maçonnerie dans un remblai de 14 pieds		420	
Remplacement de ponceaux de cèdre encaissés par des ponceaux à poutres ou des conduites en fer, dans des remblais variant de 3 à 12 pieds, soit		4,000	
			$66,786
Pour remplacer les chevalets actuels par des ponceaux à poutres, des ponceaux en maçonnerie, des ponts à fermes et des remblais, en conformité de mon mémoire n° 2 joint à mon rapport du 30 janvier 1888		$42,266	
A déduire 2,500 verges cubes de remplissage en terre au 5e mille		500	
			41,766
Pour terminer les bâtiments de stations, le service de l'eau, les gares à voyageurs et à marchandises		$8,000	
Citernes		1,900	
Remise des locomotives à Edmundston		2,000	
Hangar à houille		500	
2 plaques tournantes		2,500	
			14,900
Pour compléter le matériel roulant, 2 voitures à voyageurs de 1re à $4,500	$9,000		
3 voitures à voyageurs de 2e à $3,000	9,000		
1 wagon-bagage, poste et messagerie	2,500		
3 wagons-plateformes à convertir en fourgons	3,900		
2 chasse-neige à $1,200	2,400		
2 ailerons de chasse-neige à $600	1,200		
		$28,000	
			$151,452

Pièce "LJ" 109, pour la couronne; produite le 21 septembre 1891.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général le* 5 *septembre* 1888.

Dans un mémoire en date du 28 août, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 22 août, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait un rapport sur les résultats d'une nouvelle inspection de la ligne du chemin de fer Témiscouata, de la Rivière-du-Loup à Edmundston, le dit rapport établissant que les travaux ont été poussés vigoureusement depuis le dernier rapport, et ont compris l'exhaussement et l'élargissement des remblais, le remplissage des ouvrages provisoires en chevalets, le balastage, les ponts, les bâtiments, le service de l'eau, les voies de garage et d'évitement et le matériel roulant, la voie ayant déjà été posée sur toute la longueur.

Le ministre représente de plus que la situation de la compagnie relativement à la subvention qui lui a été accordée est comme suit:

Subvention pour 80 $\frac{6}{10}$ milles à $6,000	$483,600
A déduire pour ce qui reste à terminer	151,452
Valeur proportionnelle des ouvrages faits	$332,148
Les livres du comptable du département établissent qu'il a déjà été payé	270,684
Solde payable	$61,464

Le ministre recommande que le paiement de $61,464 à la compagnie soit autorisé.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Pièce "LJ" 110, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT EN EXPLOITATION,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 17 septembre 1888.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que depuis la date de mon dernier rapport (22 août), le matériel roulant énuméré ci-dessous a été mis sur le chemin de fer Témiscouata pour l'usage de ce chemin.

1 voiture à voyageurs de 1re, valant	$4,500
1 voiture à voyageurs de 2e, valant	3,000
1 wagon à bagage	2,500
Valeur totale	$10,000

Suit la situation de la subvention :

Subvention, 80$\frac{6}{10}$ milles à $6,000.....		$483,600
A déduire pour ce qui restait à compléter le 22 août.....	$151,452	
Moins le matériel roulant ci-dessus mentionné.....	10,000	
		$141,452
Valeur proportionnelle des ouvrages faits.		$342,148
Déjà payé.....		332,148
Solde.....		$10,000

J'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement.

Pièce " LJ " 111, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,

Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 25 *septembre* 1888.

Dans un mémoire du 21 septembre 1888, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 17 septembre courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'État a fait sur les travaux subventionnés de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata un nouveau rapport établissant qu'il a été livré du matériel roulant pour la somme de $10,000.

La situation de la compagnie relativement à la subvention est comme suit :

Subvention totale, 80$\frac{6}{10}$ milles à $6,000		$483,600
Soustraire ce qu'il restait à compléter...	$151,452	
Moins le matériel roulant ci-dessus mentionné.....	10,000	141,452
Valeur proportionnelle des ouvrages exécutés.....		342,148
Sur cette somme les livres du comptable établissent qu'il a été payé.....		332,148
Solde payable.....		10,000

Le ministre recommande que le paiement de cette somme de $10,000 soit autorisé.

Le comité est d'avis que cette autorisation soit donnée.

JOHN J. McGEE,

Greffier, Conseil privé.

Pièce "LJ" 112, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR GÉNÉRAL,

OTTAWA, 12 novembre 1888.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—La Compagnie du chemin de fer Témiscouata ayant demandé une nouvelle inspection du chemin en vue de la subvention, M. Ridout a, conformément à mes instructions, fait l'inspection du chemin le 3 courant.

Il a trouvé que les travaux suivants restaient à faire pour compléter l'entreprise en conformité de l'acte de subvention.

Essartement	$ 125
Clôtures, 5,700	5,700
Terrassements	1,920
Remplissage des caissons en pierre	75
Passages de fermes	240
Pont de Madawaska	4,625
Balastage	3,600
Evitements	400
Remplacement de ponceaux de rigoles en bois encaissés par des ponceaux en maçonnerie	420
Remplacement de 45 ponceaux de bois encaissés par des ponceaux à poutres	4,500
Remplacement de chevalets par des ponceaux à poutres, des ponceaux en maçonnerie, des ponts à fermes et des terrassements	41,766
Achèvement des bâtiments et du service de l'eau	5,800
Pour compléter le matériel roulant	13,275
Total pour compléter	$82,446
Subvention pour 80·6 milles à $6,000	483,600
A déduire pour les travaux qui restent à compléter	82,446
	$401,154
Déjà rapporté	342,148
Solde	$59,006

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

Pièce "LJ" 113, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 23 *novembre* 1888.

Dans un mémoire du 22 novembre 1888, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 12 novembre courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement a fait sur les résultats d'une nouvelle inspection de la ligne subventionnée du chemin de fer Témiscouata un rapport établissant comme suit la situation de la compagnie relativement à la subvention :—

Total de la subvention, 80$\frac{6}{10}$ milles à $6,000.....	$483,600
A déduire pour travaux qui restent à compléter.....	82,446
	$401,154
Sur cette somme, les livres du comptable du département établissent qu'il a déjà été payé sur rapports de l'ingénieur en chef et arrêtés du conseil.....	342,148
Ce qui laisse un solde de.....	$59,006

Le ministre recommande que le paiement de ce solde de $59,006 soit autorisé.

Le comité est d'avis que l'autorisation soit donnée.

JOHN J. McGEE,
Greffier, C.P.

Pièce "LJ" 114, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 31 *décembre* 1888.

Dans un mémoire du 29 décembre 1888, le ministre des chemins de fer et canaux représente que l'acte 51 Vic., ch. 3, a autorisé l'attribution de la subvention suivante :—

"A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 20 milles de son embranchement d'Edmundston à la Rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50–51 Vic., ch. 24, une subvention de $100,000."

Le ministre représente qu'à la date du 28 décembre courant, la compagnie a demandé à être admise à passer un contrat pour cette subvention, et à la date du 29 décembre courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait rapport sur cette demande et a fourni un projet de devis et de contrat appropriés, où le maximun des rampes est fixé à 70 pieds dans le mille, excepté au raccordement où se trouvent deux courtes rampes de 80 pieds dans le mille, la courbe la plus abrupte étant de 818 pieds de rayon ou de 7 degrés.

Le ministre recommande que la description, les termes et le devis, établissant les rampes et courbes comme ci-dessus, soient approuvés, et qu'il soit autorisé à signer le projet de contrat ci-joint, la date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 1er août 1892.

Le ministre représente de plus que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait en même temps rapport sur les plans et profils des dits vingt milles de chemin de fer à l'effet que le tracé indiqué par la ligne rouge sur le plan peut être approuvé, excepté là où certaines modifications sont indiquées par une ligne bleue, ces modifications devant être approuvées à la place. Le ministre recommande que ces plans et profils, en ce qu'ils indiquent le tracé à suivre, soient approuvés en conformité de l'intention de l'ingénieur en chef.

Le comité soumet les recommandations qui précèdent à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

A.

DEVIS ESTIMATIF.

1. Le chemin de fer n'aura qu'une seule voie, d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, avec les évitements nécessaires.

2. Les alignements, rampes et courbes seront les meilleurs que permettront la configuration et la nature du terrain. Le maximum des rampes n'excédera pas soixante et dix pieds par mille, sauf au point de raccordement où seront deux courtes rampes de quatre-vingts pieds par mille, et le minimum des courbes n'aura pas moins de 1,818 pieds, ou 7° de rayon.

3. Dans toutes les sections boisées, le sol sera défriché sur une largeur d'au moins cinquante pieds de chaque côté de l'axe de la ligne, toutes les broussailles et troncs d'arbres seront complètement brûlés, et on n'en jettera point sur les terrains contigus.

4. Toutes les souches seront arrachées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur, ou des remblais de moins de deux pieds d'épaisseur.

5. Toutes les souches seront rasées là où les remblais seront de moins de quatre pieds et de plus de deux pieds de hauteur.

6. Le chemin de fer sera bordé de clôtures conformes à la loi, faites solidement ; ces clôtures seront en bois et en fil métallique, et il y sera pratiqué des barrières et traverses pour le service des fermes.

7. On établira des passages à niveau avec fosses à bestiaux et écriteaux à tous les endroits où la voie sera traversée par quelque chemin public.

8. La largeur des tranchées au niveau de la voie sera de vingt pieds au moins ; et celle des remblais sera d'au moins quinze pieds après le tassement.

9. On établira un bon système de drainage, soit par des fossés à ciel ouvert ou par des égouts souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres structures seront de dimensions et d'une solidité amplement suffisantes pour les fins projetées. Les piles et les culées des ponts à fermes seront en maçonnerie massive, et les conduits d'eau sous les remblais de plus de douze pieds de hauteur seront en maçonnerie de seconde catégorie, solide et bien faite, construits avec des matériaux durables et convenables, d'une nature bien permanente, et égaleront en tous points essentiels les meilleurs ouvrages du même genre exécutés en semblables travaux de chemin de fer au Canada.

11. Les conduits d'eau à ciel ouvert ou à poutrelles dans les remblais de moins de douze pieds de hauteur pourront être en bois de cèdre d'au moins dix pouces sur dix pouces, à l'exception des longerons de la voie, qui pourront être en bois sain de pin, de chêne blanc, d'épinette blanche ou d'épinette rouge, mesurant au moins douze pouces sur quatorze pouces. L'ouverture ne dépassera pas quatorze pieds. Le tout sera construit selon un plan approuvé par le ministre des chemins de fer et canaux. La superstructure des ponts à fermes sera en bois sain de pin blanc ou de pin résineux de la Géorgie, ou, si les fermes sont à l'abri et couvertes en bardeaux, on pourra employer du bois d'épinette rouge à fibre droite.

12. Les rails seront en acier, du poids de cinquante-six livres par verge linéaire, d'une coupe approuvée, et munies d'éclisses du meilleur modèle.

13. La chaussée sera bien balastée avec du gravier net ou autres matériaux convenables. Les traverses auront huit pouces de largeur sur six pouces d'épaisseur et huit pieds de longueur, et il y en aura 2,600 par mille.

14. La compagnie établira des voies de garage suffisantes, des gares, citernes, plaques tournantes ou Y, et les autres constructions et bâtiments nécessaires pour les besoins du trafic.

15. La compagnie fournira autant de matériel roulant qu'il faudra pour les opérations de la ligne, ce dont le ministre des chemins de fer et canaux sera le juge.

16. Dans aucun cas ne seront admis des conduits d'eau en bois encaissés ; et sauf l'autorisation écrite du ministre des chemins de fer et canaux, il ne sera pas admis de ponts en chevalets ou en pilotis. Le bois dont ils seront construits sera aussi assujéti à l'approbation du ministre.

La présente convention faite et passée ce jour de en l'année mil huit cent ;

Entre Sa Majesté la Reine, de la part du Canada, et à ce représentée par l'honorable John Henry Pope, ministre des chemins de fer et canaux, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, d'autre part ;

Attendu que dans et par un acte passé en la session du parlement du Canada tenue en la cinquante et unième année du règne de Sa Majesté, étant le chapitre trois, et intitulé : " Acte autorisant le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées," il est, entre autres choses, décrété que "il sera loisible au gouverneur en conseil d'accorder :

A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata pour 20 milles de son embranchement à partir d'Edmundston vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par le 50-51e Vict., ch. 24, une subvention de cent mille piastres, le dit chemin devant être commencé dans les deux ans à compter du 1er août 1888 et complété dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devra être construit en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvées par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifié dans une convention qui sera conclue par la compagnie avec le gouvernement et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; la dite subvention devant être payée à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements lors de l'achèvement à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux de chaque section de chemin de fer d'au moins dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de

l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Et attendu que le gouverneur général en conseil a approuvé le devis descriptif ci-annexé et marqué "A" comme devant gouverner la construction du dit chemin de fer.

A ces causes la présente convention fait foi que, en considération des dites subventions à être payées de la manière susdite, la Compagnie du chemin de fer Témiscouata s'engage avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, comme suit, savoir :

1. La compagnie devra faire, bâtir, construire et achever, et fera, bâtira, construira et achèvera bien, fidèlement et exactement une ligne de chemin de fer d'Edmundston à la rivière Saint-François, sur une distance de 20 milles, les points ainsi que la route et le tracé approximatifs de laquelle sont indiqués sur la carte déposée au département des chemins de fer et canaux de même que tous les ponts, ponceaux et ouvrages s'y rattachant, et bâtira, construira et achèvera les dits chemins de fer, ponts, ponceaux, travaux et tous ouvrages de l'art soit sur la ligne soit dans la préparation des plans ou d'autres ouvrages de bureau, à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2. La compagnie devra tracer et construire, et tracera et construira la dite ligne de chemin de fer en suivant une direction aussi droite qu'il sera possible entre les endroits ci-dessus mentionnés, ne faisant que les déviations qui paraîtront absolument indispensables pour éviter de considérables travaux d'art et qui seront permises par le gouverneur en conseil.

3. Les pentes et alignements seront les meilleurs que permettront la configuration et la nature du terrain, en conformité du susdit devis descriptif ci-annexé, marqué " A."

4. La compagnie devra fournir et fournira des profils, plans et mémoires de quantités de toute la ligne du chemin de fer, par sections de dix milles, et avant le commencement des travaux sur toute section de dix milles, ces profils, plans et mémoires de quantités seront approuvés par le gouverneur en conseil, et avant qu'il soit fait des paiements, la compagnie fournira tous autres états qu'on jugera nécessaires pour établir à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux la valeur des travaux exécutés par rapport à ceux qui resteront à faire.

5. La compagnie commencera les travaux compris dans la présente convention dans l'année à compter de la date de la présente, et les achèvera comme suit, savoir : le 1er août 1892, avec l'entente que le délai ainsi fixé est important et de l'essence de la présente convention, et à défaut de l'achèvement comme ci-dessus à la date ci-dessus mentionnée, la compagnie perdra tout droit ou titre à tout ce qui restera non payé sur la subvention, ainsi qu'à tout ce qui pourra être dû à la compagnie à la date à laquelle la compagnie aura ainsi manqué de terminer l'entreprise.

6. La compagnie, à et après l'achèvement de la ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, les tiendra et maintiendra, réellement et fidèlement, ainsi que le matériel roulant qu'ils nécessiteront, en bon état de service et elle les exploitera fidèlement et sans interruption.

7. La compagnie bâtira, construira et achèvera sous tous rapports la ligne de chemin de fer et les travaux s'y rattachant en conformité du devis ci-annexé marqué " A," et sur un tracé qui sera approuvé par le gouverneur en conseil.

8. Et la ligne de chemin de fer et les travaux s'y rattachant seront la propriété de la compagnie.

En foi de quoi la Compagnie du chemin de fer Témiscouata a fait apposer son sceau de corporation aux présentes et les a fait signer par son président et son secrétaire, et le ministre des chemins de fer et canaux y a apposé sa signature et a fait apposer le sceau du ministère des chemins de fer et canaux et les a fait contresigner par le secrétaire du dit département.

Signé par le président de la dite compagnie, le sceau de corporation de la compagnie y ayant été apposé, en présence de

Signé et scellé par le ministre et par le secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux, en présence de

Ministre des chemins de fer et canaux,

Secrétaire.

Pièce "LJ" 115, pour la couronne : produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

Chemins de fer de l'État,

Bureau de l'ingénieur en chef et directeur général,

Ottawa, 16 janvier 1889.

M. A. P. Bradley,

Monsieur,—Le 5 du courant, M. Ridout a inspecté le chemin de fer Témiscouata et a trouvé qu'il reste à faire les travaux suivants pour compléter l'entreprise :

Essartement	$ 120	
Clôturer	5,700	
Terrassements	1,920	
Passages de fermes	240	
Pont de Madawaska	1,000	
Balastage	1,200	
Remplacement d'un ponceau en cèdre par de la maçonnerie	420	
Remplacement de 45 boîtes de cèdre par des ponceaux à poutrelles	4,500	
Modification de la voie au 56e mille	7,040	
Remplacer le pont en chevalets par des ponceaux à poutrelles, des ponceaux en maçonnerie, un pont à fermes et remblais	41,766	
Achèvement des gares	900	
Pour compléter le matériel roulant	5,880	
		$70,686
Subvention afférente		$483,600
A déduire le coût de l'achèvement, soit..		70,700
		$412,900

Des $412,900 doivent être déduits les paiements antérieurs, dont le montant peut être facilement constaté par le comptable du département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 116, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 22 *janvier* 1889.

Dans un mémoire du 18 janvier 1889, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 16 janvier courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait sur les résultats d'une nouvelle inspection de la ligne du chemin de fer Témiscouata un rapport établissant que la subvention totale afférente de ce chemin est de.....$	483,600 00
Et que si l'on déduit la somme nécessaire pour compléter l'entreprise suivant le contrat.	70,700 00
Il reste un solde de.....$	412,900 00
De cette somme les livres du département établissent qu'il a déjà été payé.....	401,154 00
Ce qui laisse un solde de.....$	11,746 00

Le ministre recommande que le paiement de ce solde de $11,746 soit autorisé;

Le comité est d'avis que l'autorisation soit accordée.

JOHN J. McGEE,
Greffier, C.P.

Pièce "LJ" 117, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR GÉNÉRAL.

OTTAWA, 15 décembre 1890.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR, —M. Ridout a, le 12 courant, inspecté les vingt premiers milles de l'embranchement Saint-François du chemin de fer Témiscouata relativement à la subvention. D'après les renseignements qu'il donne on paraît s'être beaucoup écarté du tracé approuvé par arrêté du conseil le 31 décembre 1888,

et on a introduit neuf rampes dépassant le maximum de 70 pieds dans le mille, et atteignant de 74 à 79 pieds dans le mille. D'un autre côté, il y a au point de raccordement deux rampes qui d'après l'arrêté du conseil du 31 décembre 1888, pouvaient être de 80 pieds dans le mille,—l'une d'elles a été réduite à 65 pieds par mille. Il ne paraît pas y avoir de raison suffisante pour dépasser dans les neuf cas ci-dessus mentionnés le maximum de 70 pieds par mille.

Sur ces vingt milles le ministre a donné l'autorisation d'introduire cinq ponts en chevalets de bois d'une longueur collective de 770 pieds; il a cependant été introduit sans qu'autorisation ait été demandée ou donnée, dix autres ponts et chevalets de bois d'une longueur collective de 1,002 pieds; ces constructions sont bien et solidement bâties en bois de pin blanc.

Il y a quatre (4) drains en pierre, qui selon moi présentent des objections et ne devraient pas être tolérés.

A deux endroits, savoir: aux stations 258 et 710, on est à construire des ponts à fermes sur des culées en pilots au lieu de maçonnerie massive selon le contrat.

On a construit sur une couche de ballast.

A Clare-Station on est à construire une remise à locomotives de deux compartiments. Jusqu'à présent les ouvrages des différents ordres sont bons et solidement exécutés.

La situation relativement à la subvention s'établit comme suit:

Subvention attribuée sous l'autorité de la 51 Vic., ch. 3		$100,000
A déduire la valeur estimée des travaux qui restent à faire pour compléter l'entreprise conformément au contrat:—		
Clôtures	$ 5,000	
Passages à niveau, chemin public	800	
Passages des fermes	500	
Terrassements	2,160	
Blocaille	3,000	
Caissonnage en cèdre	600	
Remplissage en pierre	800	
Ponts à fermes de Howe à 258 et à 710	500	
Ballastage	3,750	
Réduire les chevalets à 14 pieds à 580, 694 et 891		
Ponceaux à poutrelles	750	
Culées en maçonnerie à 258 et à 710	5,200	
Remplissage des chevalets à 710	240	
Remplacement des chevalets à 1049 par un pont à ferme, modèle Howe, de 40 pieds		
Ponts à fermes modèle Howe	5,360	
Remplacement des chevalets à 550, 643, 775, 901 et 920 par des ponts à fermes	22,700	
		51,480
Subvention représentée par les travaux executés		48,520

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 118, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 5 décembre* 1890.

Dans un mémoire du 4 décembre 1890, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 1er décembre courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a présenté un rapport sur les résultats d'une inspection des 20 milles de l'embranchement Saint-François du chemin de fer Témiscouata, subventionnés par l'acte 51 Vic., ch. 3 au montant de $100,000, le dit rapport établissant qu'il reste à faire pour $51,480 de travaux pour compléter l'entreprise selon le contrat, ce qui laisse un solde de $48,520.

Le ministre recommande que le paiement de $48,520 soit autorisé ;

Le comité est d'avis que l'autorisation voulue soit donnée.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Pièce "LJ" 119, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR GÉNÉRAL,

OTTAWA, 13 janvier 1891.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—La situation de l'entreprise de construction de l'embranchement Saint-François du chemin de fer Témiscouata, relativement à la subvention, est comme suit :—

Subvention pour les 20 milles		$100,000
A déduire la valeur des travaux qui restent à faire conformément au contrat et aux modifications qui y ont été faites par arrêté du conseil :—		
Clôtures	$5,000	
Passages à niveau, chemin public	800	
Passage des fermes	500	
Terrassements	2,160	
Blocaille	3,000	
Caissonnage en cèdre	600	
Remplissage en pierre	800	
Poutres pour chevalets à 118 et 357	120	
Ponts à fermes modèle Howe à 258 et à 710.	500	
Ballastage	3,750	17,230
Subvention représentée par les travaux exécutés...		$82,770

Si l'on fait quelque paiement il conviendra de déduire de cette somme ce qui a déjà été payé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 120, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 16 *janvier* 1891.

Dans un mémoire du 14 janvier 1891 le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 13 janvier courant l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait un rapport sur les résultats d'une nouvelle inspection de l'embranchement Saint-François du chemin de fer Témiscouata, subventionné par l'acte 51 Vic., ch. 3, au montant de $100,000 pour les 20 premiers milles à partir d'Edmundston;

Que ce rapport établit que la compagnie a droit à la subvention comme suit :—

Subvention totale	$100,000
A déduire, valeur des travaux restant à faire	17,230
	$82,770
Sur cette somme il a déjà été payé	48,520
Solde payable	$34,250

Le ministre recommande que le paiement de $34,250 soit autorisé.

Le comité est d'avis que l'autorisation voulue soit donnée.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil Privé.

Pièce "LJ" 121, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER TÉMISCOUATA,

RIVIÈRE-DU-LOUP, 21 mai 1891.

Au Très honorable
Ministre des chemins de fer et canaux, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Le parlement du Canada a, par l'acte 53 Vic., ch. 2, accordé à la Compagnie du chemin de fer Témiscouata une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, non plus qu'un chiffre total de $51,200 pour 16 milles de chemin de fer depuis l'extrémité ouest des vingt milles de leur embranchement à partir d'Edmundston, auxquels vingt milles l'acte 51 Vic., ch. 3, avait attribué une subvention de $5,000 par mille, et lesquels sont aujourd'hui terminés et en exploitation.

La compagnie est en état de poursuivre le développement de son embranchement vers la rivière Saint-François et désireuse de le faire, mais elle constate que les besoins actuels du commerce des bois et les autres affaires de cette partie du pays ne lui demandent pas de prolonger sa ligne à plus de 12 milles au delà des vingt milles déjà bâtis, vu que l'endroit qu'un pareil prolongement atteindrait, et où se trouve la propriété de M. Connors, offre les meilleurs avantages pour l'érection de scieries et le flottage du bois, et est en même temps le

plus favorable pour l'érection d'un pont sur le fleuve Saint-Jean aboutissant dans l'Etat du Maine, et pour les besoins du commerce de la partie nord du Maine.

La compagnie constate que le coût de la construction de ces 12 milles sera si grand qu'avec la subvention actuelle elle sera dans l'impossibilité de faire les travaux d'une manière satisfaisante et de façon à répondre aux exigences du gouvernement et aux besoins de la région.

J'ai donc l'honneur de vous prier de bien vouloir soumettre à la considération du gouverneur général en conseil et à l'approbation du parlement la présente demande de conversion de la subvention de $3,200 par mille déjà accordée pour 16 milles en une subvention de $5,000 par mille pour 12 milles comme ci-dessus énoncé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOHN J. McDONALD,
Président de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata.

Pièce "LJ" 122, pour la couronne ; produite le 22 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR GÉNÉRAL,

OTTAWA, 13 août 1891.

M. A. P. BRADLEY,
Département des chemins de fer et canaux, Ottawa.

MONSIEUR—Le 14 juillet dernier M. McLeod a inspecté les vingt premiers milles de l'embranchement Saint-François du chemin de fer Témiscouata relativement à la subvention. Le plan et le profil du tracé modifié n'ont pas été approuvés par le gouverneur général en conseil, bien qu'ils aient été jugés satisfaisants. M. McLeod m'informe qu'à part ce qui reste à terminer le chemin est bien construit, et que relativement à la subvention la situation est comme suit :

Subvention afférente à 20 milles.....		$100,000
A déduire pour l'achèvement des clôtures	$ 25	
Passages à niveau, chemin public.....	10	
Passages des fermes.....	100	
Quatre ponceaux.....	200	
Ballastage, 14,000 verges.....	3,500	
		3,835
		$ 96,165

Il y aura à déduire ce qui a déjà été payé.

J'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 123, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 2 *octobre* 1891.

Dans un mémoire en date du 29 septembre 1891, le ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 13 août 1891, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait, sur une nouvelle inspection de l'embranchement Saint-François du chemin de fer Témiscouata, auquel l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888) a attribué pour les 20 premiers milles une subvention de $100,000, un rapport qui établit la situation comme suit (certaines modifications du tracé primitif ayant été acceptées par arrêté en conseil du 31 septembre courant) :—

Subvention	$100,000
A déduire pour l'achèvement des travaux	3,833
	$ 96,165
Que sur cette somme a déjà été autorisé le paiement de	$ 82,770
Ce qui laisse un solde payable de	$ 13,395

Le ministre recommande que le paiement de $13,395 soit autorisé;
Le comité est d'avis que l'autorisation soit donnée.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Pièce "LJ" 124, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

G. H. HAMEL,
Greffier, C.R.

Affaire de l'embranchement Saint-François du chemin de fer Témiscouata.

OTTAWA, 9 octobre 1891.

L'honorable MACKENZIE BOWELL,
Faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—Comme la Compagnie du chemin de fer Témiscouata est sur le point de passer contrat avec le gouvernement pour la construction des douze milles du dit embranchement aboutissant à Connors-Station, pour lesquels le parlement a voté une subvention de $3,200 par mille, et comme la compagnie prétend avoir (en vertu d'une promesse faite par feu le ci-devant ministre des chemins de fer et canaux) un titre à la subvention complète de $5,000 par mille (telle que donnée pour les vingt premiers milles du dit embranchement).

Avant de signer le contrat, la compagnie désire qu'il soit entendu qu'elle réclamera plus tard $1,800 par mille de subvention supplémentaire, et que l'exécution du contrat ne préjudiciera aucunement à ses droits et prétentions en cette matière.

Votre obéissant serviteur,
JOHN E. MACDONALD,
Président.

Pièce "LJ" 125, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C. R.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,

BURRAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR GÉNÉRAL,

OTTAWA, 4 novembre 1891.

M. A. P. RRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—Le 19 du mois dernier, M. Ridout a inspecté la première section de 20 milles de l'embranchement Saint-François du chemin de fer Témiscouata relativement à la subvention, et il a trouvé le chemin terminé en conformité du contrat, sauf les exceptions suivantes: quatre drains en pierres sèches ont été construits aux stations 22, 101, 147 et 183, au lieu de ponceaux soit en cèdre soit en maçonnerie.

Subvention afférente aux 20 milles.....	$100,000
A déduire pour le remplacement de drains.....	200
Solde de la subvention pour travaux exécutés.....	99,800

J'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

P.S.—Il y aura à déduire ce qui a déjà été payé.

Pièce "LJ" 126, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR GÉNÉRAL,

OTTAWA, 9 novembre 1891.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—Le 19 du mois dernier, M. Ribout a inspecté, relativement à la subvention, la section de l'embranchement Saint-François du chemin de fer Témiscouata entre le 20e et le 31e mille et ¾, et il a trouvé le chemin terminé conformément au contrat, à l'exception de 800 pieds de clôture sur le front de la résidence de M. Connor, ce dernier ayant demandé qu'elle ne fût pas finie. Comme c'est à une station, cela n'est pas de grande importance; cependant je déduis la valeur de ce qui reste à faire d'après le contrat.

Subvention afférente à 11¾ milles.....	$37,600
A déduire, la valeur de 800 pieds de clôture.....	50
Subvention représentée par les travaux exécutés...	$37,550

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 127, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR GÉNÉRAL,

OTTAWA, 4 décembre 1891.

Au secrétaire
du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le 9 novembre dernier j'ai fait sur la section de l'embranchement du chemin de fer Témiscouata entre le 20e et le 31e mille et ¾ un rapport selon lequel il ne restait plus qu'une courte longueur de clôture à terminer, ce qui donne à la compagnie le droit de recevoir la subvention attribuée à cette section, savoir :—

11¾ milles à 3,200 par mille..... $37,600

S'il a été payé quelque chose pour le compte de cette section, il faudra en déduire le montant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 128, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DIRECTEUR GÉNÉRAL,

OTTAWA, 4 décembre 1891.

Au secrétaire
du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le 9 novembre dernier j'ai fait, sur la première section de 20 milles de l'embranchement Saint-François du chemin de fer Témiscouata, un rapport dans lequel je disais qu'il y avait quatre drains à remplacer par des ponceaux. Depuis cette date j'ai fait réexaminer les lieux, et d'après les renseignements que j'ai obtenus, je suis d'avis que dans trois de ces cas le drainage est suffisant; dans le quatrième on a creusé un fossé latéral qui emporte les eaux et le drain a été bouché, ce qui répond aux besoins. Je fais donc rapport que cette section est complétée en conformité du contrat, et que la compagnie a donc droit à la subvention afférente à cette section.

20 milles à $5,000 par mille..... $100,000

Il y aura à tenir compte des paiements déjà faits.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER.

Pièce "LJ" 129, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 19 *décembre* 1891.

Dans un mémoire du 15 décembre 1891, le ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, représente qu'à la date du 14 décembre 1891 l'ingénieur a fait deux rapports relatifs aux travaux de l'embranchement Saint-François du chemin de fer Témiscouata, aux vingt premiers milles duquel l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888) a attribué une subvention de $100,000, pour laquelle il a été passé contrat avec la compagnie le 22 janvier 1889, tandis que l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890) a attribué une subvention de $3,200 par mille aux 16 milles suivants, et que contrat a été passé le 20 octobre 1891 relativement à cette subvention pour une distance de 12 milles entre Clair's-Liding et Connor's-Station.

Le ministre représente de plus que d'après les dits rapports et d'après les livres du comptable du département des chemins de fer et canaux, les travaux sont régulièrement complétés et la compagnie a droit à ses subventions comme suit :

Pour la section des 20 premiers milles.....	$100,000
A déduire ce qui a déjà été payé.....	96,165
	$ 3,835
Pour 11¾ milles à $3,200 par mille, sur quoi il n'a encore été rien payé.....	$ 37,600
	$ 41,435

Le ministre recommande que le paiement de la somme de $41,435 soit autorisé ;

Le comité est d'avis que cette autorisation soit donnée.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Pièce "LJ" 130, pour la couronne; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 9 *novembre* 1889.

Dans un mémoire daté le 31 octobre 1889, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date des 26 et 28 octobre, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait un rapport au sujet d'un certain pont sur chevalets construit sur la ligne subventionnée de chemin de fer de Témiscouata, et d'après ces rapports, il paraît que le nombre total de ces ponts sur chevalets était de 57, que dans 16 cas la compagnie les a converti en ponceaux sur pou-

trelles de 12 pieds, laissant les 35 autres tels que construits, mais que dans le cas de sept de ces derniers, savoir, aux endroits suivants: milles 1½, 5, 6, 17½, 21½ et 35, l'ancien ministre avait proposé de conseiller d'approuver leur introduction, laissant la balance de 28 à considérer plus tard; quelques-uns de ces ponts ont depuis été réduits de longueur. Dans l'opinion de l'ingénieur en chef les constructions telles que bâties équivalent pleinement comme durabilité et utilité aux ponts à fermes de la compagnie, dont les piles et culées peuvent, aux termes de son contrat, (à deux exceptions près) être en cèdre blanc, de pas moins de 12 x 12 pouces, et il considère de plus qu'ils sont plus faciles à remplacer plus tard par des culées permanentes en maçonnerie.

Le ministre remarque que le contrat fait avec cette compagnie en date du 21 juin 1886, tel qu'approuvé par l'arrêté en conseil du 5 avril précédent, ne contenait pas la déposition insérée dans les contrats ultérieurs pour l'acceptation d'ouvrages en chevalets à l'option du ministre des chemins de fer et canaux, et le ministre ayant égard à l'opinion ci-dessus exprimée par l'ingénieur en chef, recommande en conséquence d'accorder l'autorisation d'accepter les ponts en chevalets aux endroits indiqués dans la liste suivante, fournie avec ses observations par l'ingénieur en chef des chemins de fer, et que le devis annexé au contrat de la compagnie en date du 21 juin 1886, soit modifié en conséquence.

Mille et dimensions originales.						Observations.
Au ½ mil.	pont en chevalets	242	p. de long	x 20	pds. haut.	Approches au pont de la R. du L.
5	"	200	"	x 18	"	Réduit à 150 pieds avec 2 arches de 30 pieds chacune pour franchir le chemin et le cours d'eau.
6	"	135	"	x 42	"	Réduit à 2 arches de 12 pieds chacune.
17½	"	75	"	x 30	"	Pour franchir le cours d'eau et le biez du moulin.
20½	"	536	"	x 52	"	En travers d'un grand ravin.
21½	"	120	"	x 30	"	Pour franchir le chemin public et le cours d'eau.
35	"	60	"	x 18	"	Pour traverser 2 passages de fermes et un cours d'eau.
1	"	50	"	x 9	"	Ce pont reste dans le même état.
1¾	"	24	"	x 8	"	" "
10	"	60	"	x 22	"	" "
17	"	160	"	x 29	"	" "
21	"	150	"	x 28	"	" "
33	"	75	"	x 24	"	" "
40½	"	108	"	x 12	"	" "
43¾	"	156	"	x 18	"	Réduit à 80 x 18.
45	"	72	"	x 20	"	" 24 x 20.
33	"	468	"	x 22	"	" 324 x 22.
56	"	330	"	x 20	"	Le tracé aurait dû être placé plus loin du lac; le changement coûterait une somme considérable maintenant.
562¾	"	300	"	x 15	"	
57	"	360	"	x 20	"	La voie devrait être sur un terrain solide.
60	"	100	"	x 10	"	Pont à fermes de 40 pds cons. lais. 60 pds de chevalets.
63¾	"	50	"	x 9	"	Réduit à 24 x 9.
65½	"	100	"	x 18	"	" 36 x 18.
66¼	"	132	"	x 21	"	" 60 x 21.
66¾	"	60	"	x 12	"	" 24 x 12.
70	"	60	"	x 16	"	Ce pont reste dans le même état.
73¼	"	50	"	x 12	"	Réduit à 24 x 12.
73¾	"	50	"	x 9	"	" 24 x 9.
75	"	60	"	x 9	"	" 36 x 9.
75⅓	"	460	"	x 18	"	Réduit à un pont à fermes de 42 pds. et 48 pds. de chev.
78	"	60	"	x 14	"	Réduit à 24 x 14.
77	"	80	"	x 12	"	" 36 x 12.
77½	"	60	"	x 15	"	" 12 x 15.
78¾	"	48	"	x 15	"	" 12 x 15.
80	"	150	"	x 15	"	Ce pont reste dans le même état.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

A.

CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA.

DEVIS ET DESCRIPTION.

1. Le chemin de fer sera à voie simple d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, avec les voies de garage nécessaires.

2. Les alignements, rampes et courbes seront les plus favorables que le permettra la configuration du terrain—le maximum des rampes ne devant pas dépasser soixante et dix-neuf (79) pieds par mille ; le rayon minimum de courbe n'aura pas moins de huit cent dix-huit (818) pieds.

3. Dans toutes les parties boisées, le terrain devra être déblayé sur une largeur de pas moins de cinquante (50) pieds de chaque côté du centre de la ligne; tous les troncs d'arbres et les broussailles devront être brûlés, et il n'en devra pas être jeté sur le terrain avoisinant.

4. Toutes les souches devront être enlevées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur ou dans des remblais de moins de deux pieds de hauteur.

5. Toutes les souches devront être coupées à fleur du sol lorsque les remblais auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur.

6. Dans les endroits habités le chemin de fer devra être bordé de clôtures conformes à la loi, solidement construites, en fil de fer ou en bois, avec barrières et traverses nécessaires pour les besoins des cultivateurs.

7. Des traverses de chemin, avec fosses garde-bestiaux et enseignes seront établies au croisement de tous les chemins publics existants, au niveau de la voie.

8. La largeur des tranchées au niveau de formation dans les tranchées dans le roc ne sera pas moins de dix-huit (18) pieds, et dans la terre de pas moins de vingt (20) pieds, et les remblais de seize (16) pieds.

9. Un drainage efficace devra être établi au moyen de fossés découverts ou d'égouts souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de grandeur et force suffisantes pour les objets en vue ; les piles et culées des ponts à fermes sur la rivière du Loup et sur la Madawaska, à Edmundston, devront être en maçonnerie massive, et les ponceaux de rigoles passant sous les remblais de plus de douze pieds de hauteur devront être bien construits, en maçonnerie de seconde classe ou en fer, faits de matériaux durables et convenables, d'un caractère absolument permanent, et égaux aux meilleurs ouvrages de ce genre employés dans les travaux de chemin de fer au Canada, Les autres ponts à fermes, culées et piles ainsi que les ponceaux découverts sous les remblais de moins de douze pieds de hauteur pourront être en bon cèdre blanc, sain, de pas moins de 12x12 pouces. La superstructure des ponts à fermes pourra être en bois.

11. Les rails seront en acier et ne devront pas peser moins de cinquante-six (56) livres par verge linéaire ; ils devront être d'un profil approuvé et assujétis au moyen d'éclisses approuvées.

12. Le chemin devra être bien ballasté avec du gravier ou quelque autre matière convenable. Les traverses auront 8 pouces de face par 6 pouces d'épaisseur et 8 pieds de long, 2,600 au mille.

13. La compagnie établira des voies de garage et d'évitement, des stations, citernes, plaques tournantes ou Y, et toutes constructions et bâtiments en nombre suffisant pour répondre aux besoins du trafic.

14. La compagnie a déjà fourni un matériel roulant suffisant pour faire promptement et efficacement le trafic et les opérations de la ligne.

A. R. McDONALD,
Président,

Convention faite et conclue ce vingt-unième jour de juin, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-six.

Entre "La Compagnie de chemin de fer Témiscouata, d'une part, et Sa Majesté la Reine Victoria, à ce représentée par le ministre des chemins de fer et canaux, d'autre part :

Fait foi, considérant que dans et par un acte adopté pendant la session du parlement du Canada, tenue dans la quarante-cinquième année du règne de Sa Majesté, étant le chapitre quatorze, intitulé : " Acte autorisant le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées" il est entre autres choses décrété : "Que le gouverneur en conseil pourra accorder pour la construction d'un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans dans la province de Québec, ou entre ces deux points, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité deux cent quarante mille piastres, la dite subvention devant être accordée à une compagnie approuvée par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elle pouvait achever le dit chemin de fer dans un délai raisonnable, qui sera fixé par un arrêté en conseil, en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue par la compagnie avec le gouvernement ; la dite subvention sera payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre."

A condition toutefois que l'octroi de cette subvention sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la ligne ainsi subventionnée des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Et considérant que par un autre acte passé dans la quarante-huitième et quarante-neuvième année du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-huit, il a été décrété que le gouverneur en conseil pourra accorder pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, et allant jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres ; la dite subvention étant en sus de la subvention accordée, une subvention n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et sera accordée au dit chemin de fer aux termes et conditions mentionnés dans le dit acte, et sera payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer ainsi que celles qui leur seront associées dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur

accorder sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités, et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront indentiques aux immunités, privilèges et pouvoirs accordés aux chemins de fer durant la présente session (1885), que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise ; et que cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseils s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

Et considérant que la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata a été régulièrement constituée en corporation sous l'autorité des dispositions de l'acte ci-dessus en dernier lieu mentionné, par un arrêté en conseil du seizième jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), publié dans la *Gazette du Canada* du 10 octobre 1885, et a été organisée conformément à la charte ainsi accordée.

Et considérant que le gouverneur en conseil a régulièrement approuvé les descriptions et devis ci-annexés, marqués "A," étant les descriptions et devis pour la construction du chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick.

A ces causes, la présente convention fait foi, que moyennant la dite subvention à être payée en la manière susdite, "La Compagnie du chemin de fer de Témiscouata convient avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, ce qui suit, savoir :—

1. Que la compagnie devra faire, bâtir, construire et achever, et fera, bâtira, construira et achèvera bien, fidèlement et exactement une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec, jusqu'à un point à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, et tous les ponts, ponceaux et ouvrages s'y rattachant, et bâtira, construira et achèvera la dite ligne de chemin de fer et tous les ponts, ponceaux, et tous ouvrages de génie, soit sur la ligne, soit pour dresser des plans ou faire d'autres ouvrages de bureau à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2. Que la compagnie devra tracer et construire et tracera et construira la dite ligne de chemin de fer entre les points ci-dessus mentionnés en suivant un tracé qui sera approuvé par le gouverneur en conseil. Et la compagnie, de plus, fera faire une exploration pour trouver une ligne courant au sud-ouest de la ligne déjà explorée par le gouvernement à l'ouest du lac Témiscamingue et entre cette ligne explorée par le gouvernement et la rivière Saint-François. Et qu'avant de commencer la construction de cette partie de sa ligne, la compagnie soumettra des plans de son tracé et en obtiendra l'approbation du gouverneur en conseil.

3. Que les rampes et alignements devront être les plus favorables que pourra le permettre la configuration du terrain conformément au dit devis ci-annexé marqué "A."

4. Que la compagnie devra fournir et fournira des profils, plans et mémoires de quantités de toute la ligne de chemin de fer, par sections de dix milles, et qu'avant que les travaux soient commencés sur aucune section de dix milles, ces profils, plans et mémoires de quantités devront être approuvés par le gouverneur en conseil, et avant qu'aucuns paiements soient faits, la compagnie fournira tels autres états qui pourront être nécessaires pour établir, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, la valeur des travaux exécutés relativement à ce qu'il en restera à faire.

5. Que la dite compagnie devra commencer les travaux qu'embrasse la présente convention dans les trois mois à compter de sa date et compléter le ou avant le premier jour d'août mil huit cent quatre-vingt-neuf, avec l'entente que le délai ainsi fixé est important et de l'essence de la présente convention, et à défaut de tel achèvement comme susdit à cette date ou à ces dates ou avant, la compagnie perdra tout droit, réclamation ou demande ayant pour objet le paiement, en tout ou en partie, de la subvention restant à payer, et aussi relativement à tous deniers quelconques qui, lors du défaut d'achèvement comme susdit, pourront être dus et échus à la compagnie.

6. Qu'à et après l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, la compagnie les tiendra et conservera réellement et fidèlement, ainsi que le matériel roulant qu'ils nécessiteront, dans un bon et suffisant état de fonctionnement et d'exploitation, et qu'elle les exploitera fidèlement et sans interruption.

7. Que la compagnie bâtira, construira et terminera la dite ligne de chemin de fer et les travaux et les ouvrages s'y rattachant, en conformité, sous tous rapports, du devis ci-annexé marqué "A," et sur un tracé à être approuvé par le gouverneur en conseil.

8. Que l'octroi de la dite subvention sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la dite ligne, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif uniforme de péages par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

9. Et que la dite ligne de chemin de fer avec les ouvrages s'y rattachant, ainsi que toutes immunités, droits, privilèges, biens, meubles et immeubles, de toute espèce, lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, seront la propriété de compagnie.

En foi de quoi, "La Compagnie du chemin de fer de Témiscouata" a fait apposer son sceau de corporation aux présentes, et ces présentes seront signées par le président et le secrétaire de la dite compagnie ; et le ministre des chemins de fer et canaux y a apposé sa signature et fait apposer le sceau, et contresigner par le secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Signé par le président et le secrétaire de la compagnie dont le sceau de corporation a été apposé en présence de

A. R. McDONALD,
Président.
ED. H. CRÉAU,
Secrétaire.

T. J. RITCHIE,
J. A. ROY.

Signé et scellé par le ministre et le secrétaire du département des chemins de fer et canaux en présence de

J. H. POPE,
Ministre des chemins de fer et canaux.
A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

H. A. FISSIAULT.
M. DESJARDINS.

Pièce "LJ" 131, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 21 *septembre* 1891.

Dans un mémoire daté du 16 septembre 1891, le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 10 septembre courant, la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata a fourni un plan et un profil de l'embranchement de Saint-François indiquant la ligne telle que construite.

Le ministre, sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat que les légères déviations qui ont été faites pour améliorer la ligne à ces endroits devraient être approuvées, recommande d'approuver le tracé ainsi indiqué à la place de celui qui a été accepté par l'arrêté en conseil du 31 décembre 1888.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 24 *décembre* 1890.

Dans un mémoire daté du 18 décembre 1890, le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'à la date du 12 décembre courant, la Compagnie du chemin de fer Témiscouata a demandé que la permission de se servir de bois "bon cèdre blanc, sain, de pas moins de 12 x 12 pouces," pour ses ponts à fermes, culées et piles, qui était insérée dans le contrat de subvention fait avec elle pour sa ligne-mère, soit aussi applicable à sa ligne d'embranchement d'Edmundston vers la rivière Saint-François, 20 milles, pour laquelle un contrat de subvention a été fait le 22 janvier 1889, mais qui ne contenait pas cette stipulation.

Le ministre recommande d'accorder l'autorisation d'accepter des culées et piles en bois pour les ponts à fermes comme si cette stipulation avait été faite, et de modifier le contrat en conséquence.

Le comité est d'avis d'accorder l'autorisation demandée.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

OTTAWA, 7 janvier 1891.

En vertu de la stipulation spéciale à cet effet dans la 16e clause du contrat fait le 22 janvier 1889, avec la Compagnie du chemin de fer Témiscouata pour la construction, en vertu d'une subvention de 20 milles de chemin de fer depuis Edmundston vers la rivière Saint-François, permission est par les présentes donnée de se servir de piles en chevalets que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat approuvera, aux stations suivantes :—550, 580, 643, 694, 710, 775, 891, 901, 920 et 1049, le bois dont elles seront faites étant de pin blanc.

JOHN A. McDONALD,
Ministre des chemins de fer et canaux.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 26 *octobre* 1889.

Dans un mémoire daté du 22 octobre 1889, le ministre des chemins de fer et canaux recommande, sur demande de la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, approuvée par l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, de permettre à cette compagnie de construire sur sa ligne subventionnée (20 milles) depuis Edmundston vers la rivière Saint-François, des ponceaux en bois encaissés dans les remblais de 12 pieds de hauteur et moins, pourvu que ces ponceaux soient construits de bon cèdre sain de pas moins de 10 pouces par 10 pouces, le contrat daté du 22 janvier 1889 étant modifié sur ce point seulement.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Exellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Conformément à la stipulation de la clause n° 16 du devis annexé au contrat fait avec la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, le 22 janvier 1889, pour la construction au moyen d'une subvention d'une ligne de chemin de fer depuis Edmundston en allant vers la rivière Saint-François, j'autorise la dite compagnie à construire des ponts en chevalets aux endroits suivants sur sa ligne :—

A la station 93, chevalets sur pilotis de 60 pieds de long, 15 pieds de haut.
A la station 118, chevalets sur pilotis, 135 pieds de long, 25 pieds de haut.
A la station 182, chevalets sur pilotis, 135 pieds de long, 30 pieds de haut.
A la station 251, chevalets sur pilotis, 300 pieds de long, 70 pieds de haut.
A la station 357, chevalets sur pilotis, 120 pieds de long, 16 pieds de haut.

Cette concession est faite à condition que ces structures soient construites sur des fondations en pilotis de cèdre, bien enfoncés, le cèdre devant dépasser dans tous les cas la surface finie du terrassement, et que le reste des chevalets soit construit en bon pin blanc selon un plan qui satisfera l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

JOHN A. MACDONALD,
Ministre des chemins de fer et canaux.

"A"

PLAN ET DEVIS.

1. Le chemin de fer sera à voie simple d'une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, avec les voies de garage nécessaires.

2. Les alignements, rampes et courbes seront les plus favorables que le permettera la configuration du terrain—le maximum des rampes ne devant pas dépasser soixante et dix (70) pieds par mille, excepté à la jonction où il y a deux courbes brusques de 80 pieds par mille ; le rayon minimum de courbe n'aura pas moins de huit cent dix-huit (818) pieds, ou 7°.

3. Dans toutes les parties boisées, le terrain devra être déblayé sur une largeur de pas moins de cinquante pieds (50) pieds de chaque côté du centre de la ligne ; tous les troncs d'arbres et les broussailles devront être brûlés, et il n'en devra pas être jeté sur le terrain avoisinant.

4. Toutes les souches devront être enlevées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur ou dans des remblais de moins de deux pieds de hauteur.

5. Toutes les souches devront être coupées à fleur du sol lorsque les remblais auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur.

6. Le chemin de fer devra être bordé de clôtures conformes à la loi, solidement construites, en fil de fer ou en bois, avec barrières et traverses nécessaires pour les besoins des cultivateurs.

7. Des traverses de chemin, avec fosses garde-bestiaux et écriteaux, seront établies au croisement de tous les chemins publics existants, au niveau de la voie.

8. La largeur des tranchées au niveau de formation ne sera pas de moins de vingt (20) pieds, et les remblais de pas moins de quinze (15) pieds lorsqu'ils seront tassés sur place.

9. Un drainage efficace devra être établi au moyen de fossés découverts ou d'égouts souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de grandeur et force suffisantes pour les objets en vue; les piles et culées des ponts à fermes devront être en maçonnerie massive, et les ponceaux de rigoles passant sous les remblais de plus de douze pieds de hauteur devront être bien construits, en maçonnerie de seconde classe ou en fer, faits de matériaux durables et convenables, d'un caractère absolument permanent, et égaux aux meilleurs ouvrages de ce genre employés dans les travaux de chemin de fer au Canada.

11. Les ponceaux à ciel ouvert ou à poutres dans les remblais de moins de douze pieds de hauteur devront être en bois de cèdre de pas moins de 10 pouces, à l'exception des poutrelles, qui pourront être en pin, chêne blanc, épinette rouge ou blanche, sains, de pas moins de 12 pouces par 14 pouces. Les ouvertures des arches ne devront pas dépasser 14 pieds et elles seront construites d'après un plan approuvé par le ministre des chemins de fer et canaux. La superstructure des ponts à fermes pourront être en pin blanc sain, ou en pin résineux de Géorgie, ou si les fermes sont abritées par une toiture en bardeaux l'on pourra y employer de l'épinette blanche à fibre droite.

12. Les rails seront en acier et ne devront pas peser moins de cinquante-six (56) livres par verge linéaire; ils devront être d'un profil approuvé et assujétis au moyen d'éclisses aussi approuvées.

13. Le chemin devra être bien ballasté avec du gravier ou quelque autre matière convenable. Les traverses auront 8 pouces de face par 6 pouces d'épaisseur et 8 pieds de long, 2,600 au mille.

14. La compagnie établira des voies de garage et d'évitement, des stations, citernes, plaques tournantes ou Y, et toutes constructions et bâtiments en nombre suffisant pour répondre aux besoins du trafic.

15. La compagnie a déjà fourni un matériel roulant satisfaisant pour faire promptement et efficacement le trafic et les opérations de la ligne, dont le ministre des chemins de fer et canaux sera juge.

16. Des ponceaux en bois encaissés ne seront permis dans aucun cas, et des ponts sur chevalets ou à piles ne seront tolérés que sur autorisation par écrit du ministre des chemins de fer et canaux. Lorsqu'on les tolérera, le bois qui devra servir à leur construction devra aussi être approuvé par le ministre.

La présente convention conclue ce vingt-deuxième jour de janvier, en l'année mil huit cent quatre-vingt neuf.

Entre Sa Majesté la Reine, au nom du Canada, à ce représentée par l'honorable John Henry Pope, ministre des chemins de fer et canaux, d'une part,

Et la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, d'autre part;

Fait foi, considérant que dans et par un acte adopté pendant la session du parlement du Canada, tenue dans la quarante et unième année du règne de

Sa Majesté, étant le chapitre trois, intitulé "Acte autorisant le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées," il est entre autres choses décrété : Que le gouverneur en conseil pourra accorder à la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Emundston vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de $100,000 (cent mille piastres), le dit chemin de fer devant être commencé dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1888 et complété dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devra aussi être construit en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de cette ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et la dite subvention sera payée à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Et considérant que le gouverneur en conseil a régulièrement approuvé les descriptions, conditions et devis ci-annexés, marqués "A," comme étant les descriptions, conditions et devis pour la construction du dit chemin de fer.

A ces causes, la présente convention fait foi, que moyennant la dite subvention à être payée en la manière susdite, "La Compagnie du chemin de fer Témiscouata convient avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, ce qui suit, savoir :—

1. Que la compagnie devra faire, bâtir, construire et achever, et fera, bâtira, construira et achèvera bien, fidèlement et exactement une ligne de chemin de fer depuis Edmundston vers la rivière Saint-François, une distance de vingt (20) milles, dont les points ainsi que la route et le traité approximatifs sont indiqués sur la carte déposée au département des chemins de fer et canaux, et tous les ponts, ponceaux et ouvrages s'y rattachant, et construira, bâtira et achèvera la dite ligne de chemin de fer, les ponts, ponceaux, et fera tous ouvrages du génie, soit sur la ligne, soit pour dresser des plans ou faire d'autres ouvrages de bureau, à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2. Que la compagnie devra tracer et construire et tracera et construira la dite ligne de chemin de fer en suivant une direction aussi droite que possible entre les points ci-dessus nommés, ne se permettant que les déviations qui pourront paraître absolument indispensables pour éviter de graves obstacles aux travaux du génie et qui seront autorisées par le gouverneur en conseil.

3. Que les rampes et alignements devront être les plus favorables que pourra le permettre la configuration du pays conformément au dit devis ci-annexé marqué "A."

4. Que la compagnie devra fournir et fournira des profils, plans et mémoires de quantités de toute la ligne de chemin de fer, par sections de dix milles, et qu'avant que les travaux soient commencés sur aucune section de dix milles, ces profils, plans et mémoires de quantités devront être approuvés par le gouverneur en conseil, et qu'avant qu'aucuns paiements soient faits, la compagnie fournira tels autres états qui pourront être nécessaires pour établir,

à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux la valeur des travaux exécutés relativement à ce qu'il en restera à faire.

5. Que la dite compagnie devra commencer les travaux qu'embrasse la présente convention dans une année à compter de sa date et les compléter comme suit, savoir : le ou avant le premier jour d'août mil huit cent quatre-vingt-douze, avec l'entente que le délai ainsi fixé est important et de l'essence de la présente convention, et à défaut de tel achèvement comme susdit à cette date ou à ces dates ou avant, la compagnie perdra tout droit, réclamation ou demande ayant pour objet le paiement, en tout ou en partie, de la subvention restant à payer, et aussi relativement à tous deniers quelconques qui, lors du défaut d'achèvement comme susdit, pourront être dus et échus à la compagnie.

6. Qu'à et après l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, la compagnie les tiendra et conservera réellement et fidèlement, ainsi que le matériel roulant qu'ils nécessiteront, dans un bon et suffisant état de fonctionnement et d'exploitation, et qu'elle les exploitera fidèlement et sans interruption.

7. Que la compagnie bâtira, construira et terminera la dite ligne de chemin de fer et les travaux et les ouvrages s'y rattachant, en conformité, sous tous rapports, du devis ci-annexé marqué "A," et sur un tracé à être approuvé par le gouverneur en conseil.

8. Et que la dite ligne de chemin de fer avec les ouvrages s'y rattachant, ainsi que toutes les immunités, droits, privilèges, biens, meubles et immeubles, de toute espèce, devront, lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, être la propriété de la compagnie.

En foi de quoi, "La Compagnie du chemin de fer Témiscouata," a fait apposer son sceau de corporation aux présentes, et ces présentes seront signées par le président et le secrétaire de la dite compagnie ; et le ministre des chemins de fer et canaux y a apposé sa signature et fait apposer le sceau, et contresigner par le secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Signé par le président et secrétaire de la compagnie, dont le sceau de corporation a été apposé en présence de

A. K. McDONALD,
Président.
E. D. BOSWELL,
Secrétaire.

E. S. CREAM.

Signé et scellé par le ministre et le secrétaire du département des chemins de fer et canaux en présence de

J. H. POPE,
Ministre des chemins de fer et canaux.
A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

Pièce "JS" 2, de la couronne ; produite le 22 septembre 1892.

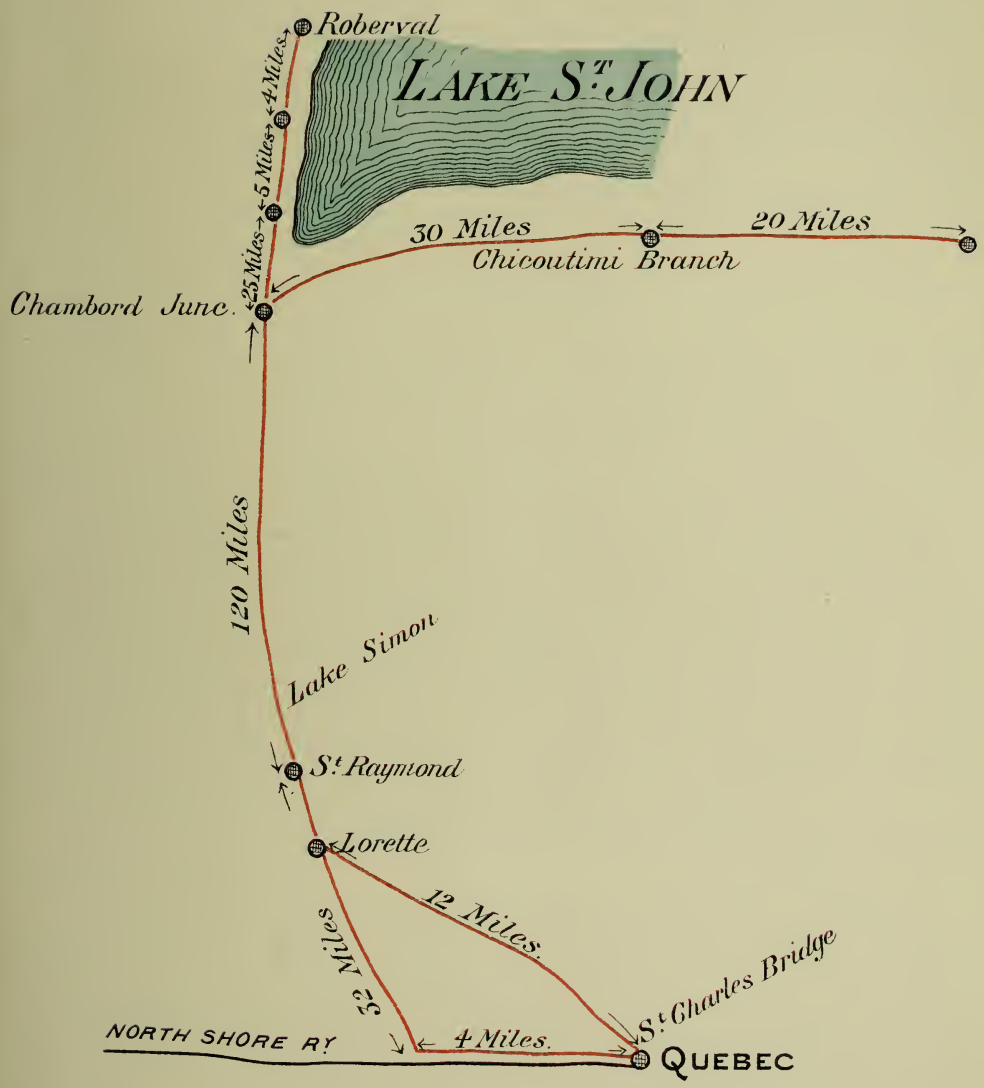
G. HAMEL,
Greffier, C.R.

Ce jour, le 10e jour de juillet, mil huit cent quatre-vingt trois.

Devant Cy. Tessier, soussigné, notaire public de la province de Québec, Puissance du Canada, résidant en la cité de Québec, ont personnellement comparu.

La "*Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company,*" régulièrement constituée en corporation et ayant son siège d'affaires principal

EXHIBIT J.S.I.


Roberval
LAKE St. JOHN
4 Miles
5 Miles
25 Miles
30 Miles
20 Miles
Chicoutimi Branch
Chambord Junc.
120 Miles
Lake Simon
St. Raymond
Lorette
12 Miles.
32 Miles
St. Charles Bridge
NORTH SHORE RY.
4 Miles.
QUEBEC

dans la cité de Québec, représentée aux présentes par "William Withall", de la cité de Québec, marchand, président, et "James Guthrie Scott", du même lieu, secrétaire de la dite compagnie, ici présents et spécialement autorisés pour toutes et chacune des fins du présent acte, par une résolution des actionnaires de la compagnie à une assemblée générale tenue au bureau de la compagnie, le dix de juillet mil huit cent quatre-vingt-trois, dans les présentes appelée "La Compagnie," d'une part,

Et Horace Jansen Beemer, de la cité de Montréal, entrepreneur, dans les présentes appelé "l'entrepreneur," qui par et pour ces présentes, élit irrévocablement domicile dans la cité de Québec, dans le bureau du notaire soussigné, jusqu'à ce qu'il établisse un bureau dans cette cité, ce dont la compagnie sera régulièrement notifiée, lequel bureau, lorsqu'il l'aura régulièrement fait connaître à la compagnie, sera le domicile irrévocable de l'entrepreneur pour les fins des présentes, d'autre part;

Lesquelles dites parties ont déclaré, stipulé et convenu ce qui suit, savoir:

Clause 1.—Le dit entrepreneur par les présentes s'engage et s'oblige à et en faveur de la dite compagnie, pour et en considération des stipulations, conditions et conventions ci-après mentionnées, à trouver et fournir tous les droits de passage, emplacements de stations, outils, matériel, instruments et matériaux nécessaires quelconques, et à construire, bâtir, terminer, équiper et finir sous tous rapports à la satisfaction de la compagnie et des ingénieurs, cette partie ou portion du "chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean" qui s'étend depuis le lac Simon jusqu'au lac Saint-Jean, distance de cent trente-cinq milles ou environ, ainsi que les lignes de télégraphe, bâtiments de stations, ateliers, matériel roulant et toutes autres dépendances tels que plus amplement détaillés dans le devis annexé. Le tout de la manière la plus solide et la mieux faite, et aux termes et conditions du présent contrat et conformément aux "conditions supplémentaires du contrat" et aux deux devis qui sont annexés à l'original du présent acte et signés par les parties et par le dit notaire *ne varietur*—tous ces documents ainsi que le cahier des charges qui est ainsi annexé et signé par les parties, seront considérés comme faisant un avec cet acte et seront considérés comme formant ensemble le contrat.

Clause 2.—Or, ces présentes et moi, le dit notaire, faisons foi que ce contrat et cette entreprise sont faits par les dites parties aux termes et conditions formels qui suivent, savoir:—

Clause 3.—Pour la meilleure interprétation des différentes clauses du présent contrat, il est entendu entre les parties que les mots "La Compagnie de chemin de fer" signifieront "La Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean." Les mots "première section" signifieront cette partie du chemin de fer actuellement terminée et s'étendant depuis sa jonction avec le chemin de fer de la Rive-Nord à environ quatre milles de Québec jusqu'à la rivière Sainte-Anne, dans la paroisse de Saint-Raymond, ayant environ trente-deux milles. Les mots "deuxième section" signifieront cette partie du même chemin de fer maintenant en cours de construction et s'étendant depuis le côté sud de la rivière Sainte-Anne jusqu'au lac Simon, ayant environ dix milles, y compris le pont sur la rivière Sainte-Anne. Les mots "troisième section" signifieront cette partie du chemin de fer à construire qui s'étend depuis le lac Simon, jusqu'au pied de l'île du lac Edouard, distance d'environ trente-cinq milles. Les mots "quatrième section" signifieront cette partie du chemin de fer à construire s'étendant depuis le pied de l'île du lac Edouard jusqu'au terminus au lac Saint-Jean, distance d'environ cent milles. Les mots "les ingé-

nieurs," signifieront l'ingénieur de la compagnie, l'ingénieur du gouvernement provincial, l'ingénieur ou surintendant des travaux publics de la cité de Québec, alors en exercice, ou leurs successeurs en office, et A. L. Light, ingénieur, qui est par les présentes nommé ingénieur consultant, par les parties.

Clause 4.—Tous les travaux à faire et tous les matériaux à fournir en vertu du présent contrat seront faits sous la direction de l'ingénieur de la compagnie, et subordonnés à l'approbation des autres ingénieurs ci-dessus mentionnés.

Clause 5.—Et considérant que la compagnie et ses directeurs ont dépensé du temps, du travail et de l'argent pour la construction du dit "chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean" jusqu'à concurrence d'un montant qui, de consentement mutuel, est fixé à ($450,000) quatre cent cinquante mille piastres, une des conditions du présent contrat est, que la compagnie sera payée et remboursée jusqu'à concurrence de la dite somme de quatre cent cinquante mille piastres, par l'entrepreneur, comme suit:—($200,000) deux cent mille piastres à même les premiers deniers provenant de la première vente d'obligations à émettre sur les première et deuxième sections ci-dessus décrites, mais dans aucun cas pas plus tard que dans deux ans à compter de cette date; ($125,000) cent vingt-cinq mille piastres à même le produit de la première vente d'obligations à émettre sur les premiers quarante milles au delà du lac Simon, et la balance de ($125,000) cent vingt-cinq mille piastres à même le produit de la première vente d'obligations à émettre sur les quarante milles suivant immédiatement, et jusqu'à ce que le premier de ces versements (celui de $200,000 deux cent mille piastres) soit payé, une somme égale à cinq pour cent sera retenue sur chaque estimation mensuelle ci-après mentionnée, lesquels cinq pour cent seront remis à l'entrepreneur aussitôt que ce versement aura été payé.

Clause 6.—Les deux derniers paiements ci-dessus de cent vingt-cinq mille piastres chacun devront, en tous cas, être faits avant le premier décembre mil huit cent quatre-vingt-six. La totalité des quatre cent cinquante mille piastres portant intérêt à compter de cette date au taux de sept pour cent payable semestriellement, le premier paiement duquel sera donc fait au bureau de la compagnie à Québec le 10 janvier prochain (1884).

Clause 7.—Outre ce qui précède, l'entrepreneur paiera à partir de ce jour à chacun des directeurs de la dite compagnie, une somme de ($5) cinq piastres pour chaque et toute séance du conseil de direction à laquelle tel directeur sera présent, et il gardera aussi au taux actuel de leur rémunération, depuis le jour où il prendra possession de la première section du chemin, les services des employés de la dite compagnie engagés pour l'exploitation du chemin de fer, jusqu'à la fin de leurs engagements, et ensuite aussi longtemps qu'ils rempliront convenablement leurs fonctions; à part tout cela, l'entrepreneur paiera à la compagnie par versements mensuels égaux, une somme annuelle de ($11,000) onze mille piastres, à partir de ce jour jusqu'à l'achèvement de ce présent contrat et tant que l'entreprise totale n'aura pas été acceptée par les ingénieurs, pour défrayer les dépenses du bureau et du personnel des ingénieurs de la compagnie, telles que détaillées dans la liste ou mémoire (annexe C) jointe à l'original du présent contrat, et qui a été signé par les dites parties et le notaire *ne varietur*. Il est entendu que vu que la dite liste ou mémoire ne pourvoit aux appointements que d'un seul dessinateur pour aider à l'ingénieur en chef, tout aide additionnel exigé par l'ingénieur pour l'accomplissement de ses fonctions, soit pour faire ses mesurages pour les estimations mensuelles soit autrement, sera fourni par l'entrepreneur.

Clause 8.—L'entrepreneur s'engage et s'oblige à commencer les travaux de construction immédiatement, et à les continuer avec un nombre suffisant d'hommes et une quantité suffisante de matériaux de manière à compléter et finir sous tous rapports le dit chemin et ses accessoires entrepris par et en vertu du présent acte, savoir: La troisième section le ou avant le premier décembre mil huit cent quatre-vingt-cinq; et la quatrième section le ou avant le premier décembre mil huit cent quatre-vingt-six; le tout de manière à s'assurer de l'acceptation des travaux par les ingénieurs, pas plus tard qu'aux dates respectives ci-dessus mentionnées.

Clause 9.—Le premier décembre mil huit cent quatre-vingt-six, ou à toute autre date antérieure à laquelle les travaux entrepris par le présent contrat auront été complétés et acceptés, le chemin complet et entier, avec l'équipement, le matériel roulant et tout ce qui s'y rattache, seront remis en la possession exclusive de la compagnie sans qu'il soit nécessaire pour cela d'exécuter aucun acte ou instrument.

Clause 10.—Et jusqu'à cette date, i.e., jusqu'au premier décembre mil huit cent quatre-vingt-six, ou plus tôt, tel que ci-dessus prévu, ou jusqu'à une date subséquente dans le cas où la compagnie accorderait une prolongation de temps pour l'achèvement du présent contrat, l'entrepreneur remplira exactement et fidèlement toutes les obligations que la compagnie ou que la "Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean" est obligée de remplir en vertu de l'Acte des chemins de fer ou de toute autre loi en vigueur.

Clause 11.—Et il est de plus convenu par et entre les dites parties, outre ce qui précède, que le dit H. J. Beemer, partie de la seconde part, se substitue à la dite compagnie, partie de la première part, à l'égard de toutes ses obligations envers MM. McCarron et Cameron, les constructeurs de la seconde section du dit chemin, d'après un acte passé devant Cy. Tessier, notaire, le dix-neuf juillet de l'an dernier (1882), sauf seulement quant au paiement aux dits McCarron et Cameron des dépôt et retenue maintenant entre les mains de la dite compagnie comme garantie de l'accomplissement du dit contrat, s'élevant à ($6,770.06) six mille sept cent soixante et dix piastres et six centins; lui, le dit H. J. Beemer, s'obligeant de faire terminer cette section du chemin ou de la ligne, par les dits McCarron et Cameron, conformément aux conditions de leur dit contrat, ou à leur défaut de le compléter lui-même pas plus tard que le quinze septembre prochain.

Clause 12.—Dans le cas ou l'ingénieur consultant le jugerait à propos, le dit contrat en dernier lieu mentionné sera modifié par l'élévation lorsque ce sera requis, du pont sur la rivière Sainte-Anne, comme lui, l'ingénieur consultant l'ordonnera, les dépenses additionnelles provenant de ce fait devant être supportées par le dit H. J. Beemer.

Clause 13.—Les subventions impayées votées par le gouvernement fédéral et par la corporation de la cité de Québec, sur cette seconde section du chemin, seront retirées jusqu'à concurrence de vingt mille piastres seulement par le dit H. J. Beemer, à qui la compagnie fait toutes les assignations et tous les transferts qui pourront être nécessaires pour cela; de la balance de cette subvention, il sera déposé comme suit: quinze mille piastres seront retenues par la compagnie et seront placées par elle au crédit de l'entrepreneur contre les premiers six mois d'intérêt sur les quatre cent cinquante mille piastres payables par lui, et le reste sera placé entre les mains de fidéicommissaires pour être employé au paiement des estimations mensuelles, tel que décrit dans la clause trente-trois, sur les travaux au delà du lac Simon et pour l'élévation du pont de Sainte-Anne.

Clause 14.—Le dit H. J. Beemer entreprend de remettre à la compagnie la locomotive et les huit wagons présentement employés par MM. McCarron et Cameron, le 15 septembre prochain, date à laquelle sera complété le contrat de ces derniers.

Clause 15.—Le tracé et la location finale de la ligne du chemin de fer entrepris par les présentes seront faits par des ingénieurs compétents nommés par l'entrepreneur, et d'après les instructions par écrit du dit A. L. Light, ingénieur consultant, et seront entièrement subordonnés à son approbation et à celle de l'ingénieur, mais le point extrême du terminus au lac Saint-Jean sera indiqué par la compagnie elle-même, pourvu que l'entrepreneur ne soit pas obligé de construire au delà de cent soixante-quinze milles à partir de la jonction avec le chemin de la Rive-Nord, à moins que les subventions actuelles ne soient augmentées de manière à couvrir l'excédent de distance. Les rampes et courbes ne devant pas être inférieures à celles indiquées sur les plan et profil du dit chemin de fer, déposés entre les mains du gouvernement de la province de Québec en mil huit cent quatre-vingt, lesquels plan et profil ont été approuvés par le dit A. L. Light.

Clause 16.—Et ces dites rampes et courbes devront même être améliorées quand et où l'on pourra le faire sans augmenter le coût tel qu'indiqué par le profil original.

Clause 17.—Dans le cas où le gouvernement fédéral augmenterait ses subventions en faveur du dit chemin de fer, de manière à comprendre la première section de ce chemin, alors l'entrepreneur sera obligé de construire une ligne indépendante jusqu'au terminus dans la cité de Québec, à partir de la présente jonction, et si les subventions provinciales en argent et en terres sont aussi augmentées de manière à couvrir cent soixante et quinze milles au lieu de soixante et dix, alors la dite ligne sera construite par l'entrepreneur à travers le village de Saint-Ambroise jusqu'au terminus dans la cité, l'entrepreneur payant (comme pour les troisième et quatrième sections) les dommages aux terres et le droit de passage à travers toutes les propriétés intermédiaires dans l'un ou l'autre cas ; l'emplacement du terminus dans la cité étant choisi par la compagnie à laquelle sera soumise le tracé des nouvelles lignes mentionnées dans cette clause.

Clause 18.—Dans le présent contrat sont compris le tracé, le remplissage et l'achèvement avec des voies supplémentaires, si la compagnie ou les ingénieurs l'exigent, de toute propriété que la compagnie pourra acquérir ou avoir dans la cité de Québec pour les fins du dit chemin de fer comme terminus et terrains de gare, le tout à la satisfaction des ingénieurs. Le terrain de la gare ou terminus à Québec étant le seul terrain qui sera à la charge de la compagnie.

Clause 19.—Il est par les présentes expressément entendu que l'entrepreneur devra être extrêmement soigneux et prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les feux dans les forêts, le bois de construction étant une des principales ressources du chemin de fer, et l'essartement et le combustion rendus nécessaires pour les fins de ce contrat devraient autant que possible se faire durant la saison d'hiver, et l'entrepreneur sera seul responsable de tout dommage causé par aucune de ses opérations se rattachant à la construction du dit chemin de fer.

Clause 20.—S'il survenait quelque désaccord ou dispute entre l'entrepreneur et la compagnie ou ses ingénieurs, l'affaire sera soumise à l'ingénieur consultant, dont la décision sera finale.

Clause 21.—Et considérant que l'entrepreneur entreprend de terminer la totalité du présent contrat le ou avant le dit premier jour de décembre mil

huit cent quatre-vingt-six, la compagnie aura et par le présent acte retient le droit d'annuler le présent contrat en aucun temps s'il devient évident d'après un rapport de l'ingénieur consultant qu'il (l'entrepreneur) ne fait pas de progrès au prorata sans que la compagnie se désiste à raison de telle action, d'aucun droit contre l'entrepreneur, pour dommages résultant de l'inaccomplissement du contrat ; ce même droit ou privilège d'annuler le contrat est par les présentes retenu par la compagnie et pourra être exercé par elle sur avis de l'ingénieur consultant, dans le cas où l'entrepreneur manquerait de se conformer à aucune des obligations contenues dans les clauses cinq, six, huit, dix et trente-sept, ou s'il (l'entrepreneur) ne se conforme pas strictement au rapport de l'ingénieur consultant ou à l'ordre de la compagnie lorsqu'il (cet ordre) sera donné en vertu de la clause trente-huit, ou encore s'il ne délivre pas, tel que convenu dans la clause cinquante, tout le matériel ou outils qui y sont mentionnés, ou s'il ne se conforme pas aux ordres de l'ingénieur consultant quant aux choses mentionnées dans la clause 47 ; le tout sans que la compagnie se désiste, à raison de telle action, d'aucun droit de réclamation contre l'entrepreneur pour dommages comme ci-dessus.

Clause 22.—Et dans le cas où ce contrat serait annulé à raison d'aucune de ses dispositions, il sera du devoir des fidéicommissaires de rembourser ou tenir à la disposition de la compagnie tous deniers ou garanties qu'ils posséderaient en conséquence de ce contrat.

Clause 23.—L'entrepreneur se charge de plus de faire, dans le terme de deux années à compter de cette date, les travaux additionnels nécessaires sur la seconde section du chemin de fer maintenant sous contrat avec messieurs McCarron et Cameron, afin de la rendre pleinement égale, quant à la largeur de la chaussée et sous tous les autres rapports, au reste du chemin de fer conformément au devis.

Clause 24.—Dans le cas où le dit A. L. Light, le présent ingénieur consultant, viendrait à décéder, ou renonçait à cette charge ou serait incapable d'agir, son successeur sera choisi de consentement mutuel, ou à défaut de ce consentement, il sera nommé par M. Walter Shanly ou quelque ingénieur de même réputation qui sera choisi par le ministre des chemins de fer du Canada alors en exercice.

Clause 25.—L'entrepreneur n'aura pas le droit de transporter le présent contrat ni en totalité ni en partie, sauf et excepté quant à de petites entreprises ou à la fourniture de matériaux.

Clause 26.—Vingt wagons-plate-formes sur les deux cents mentionnés dans le devis devront être livrés le ou avant le quinzième jour d'août prochain à la compagnie, qui en aura l'usage exclusif jusqu'à ce qu'elle livre possession du chemin à l'entrepreneur.

Clause 27.—En considération de ce que le dit entrepreneur se charge des engagements ci-dessus conformément aux véritables intentions du présent acte, la dite compagnie consent par les présentes de lui céder, transférer et remettre, et se charge de lui donner et procurer—

PREMIÈREMENT.

Clause 28.—La totalité des subventions impayées, dans leur état actuel, à acquérir maintenant et ci-après par la compagnie, *i. e.*, cinq mille piastres par mille du gouvernement provincial sur cent soixante et dix milles, et trois mille deux cents piastres par mille du gouvernement fédéral sur cent quarante milles—et quatre cent cinquante mille piastres d'actions souscrites par la cité de Québec, et les concessions de terres par le gouvernement provincial, de cinq mille acres par mille sur cent soixante et dix milles ou, à l'option de l'entre-

preneur, leur équivalent en argent, si on peut l'obtenir du gouvernement, ou tel qu'il pourra être convenu avec ce dernier—moins les montants suivants, que la compagnie a déjà retiré sur les subventions mentionnées, savoir :—

1. Cent mille piastres de la cité de Québec.

2. Deux cent quatorze mille et soixante et quinze piastres du gouvernement provincial de Québec.

3. Quarante-huit mille cent vingt et une piastres reçues de la province de Québec par la Compagnie du chemin de fer de Québec à Gosford, et

4. La somme de six mille cinq cent soixante et huit piastres et trente centins et intérêt dû au gouvernement fédéral pour droits sur les matériaux importés, laquelle somme doit être déduite de la subvention accordée par le dit gouvernement fédéral, la compagnie se chargeant de faire diligence et d'user de son influence pour obtenir le paiement de toutes subventions impayées et aussi d'aider autant qu'elle en aura le pouvoir, et autant que la prudence le permettra, à donner les subventions en nantissement aux banques ou autrement, comme garanties pour des avances. Les subventions devant être ainsi données en nantissement subordonné aux conditions auxquelles elles sont votées. Les sommes ainsi obtenues ou avancées devant être gardées en fidéicommis et payées à l'entrepreneur sur estimations mensuelles de la même manière que le produit des obligations tel que spécifié dans les clauses trente et un, trente-deux, trente-trois, et cinquante et un du présent contrat, les produits de ces subventions et obligations devant être considérés comme un seul fonds pour ces fins. Aucune subvention ne sera donnée en nantissement pour des avances en aucun temps pour une plus longue distance que quarante milles.

Clause 29.—La compagnie s'engage de plus d'user de toute diligence et de tous efforts en son pouvoir pour obtenir de nouvelles subventions ou souscriptions du gouvernement et des municipalités pour l'avantage de l'entrepreneur, et de faire tout ce qu'elle pourra dans ce but avec autant d'énergie que si la compagnie construisait le chemin, et plus spécialement elle s'efforcera d'obtenir ce qui suit :—

1. L'extension de la subvention fédérale de trois mille deux cents piastres par mille aux premiers trente milles du chemin.

2. Les subventions provinciales (en argent et en terres) pour couvrir cent soixante et quinze milles au lieu de cent soixante milles.

3. L'annulation de la réclamation du gouvernement provincial, de quarante-huit mille cent vingt et une piastres payées à la Compagnie du chemin de fer de Québec à Gosford.

4. D'obtenir une subvention municipale de cent mille piastres des municipalités autour du lac Saint-Jean. A l'achèvement et sur acceptation par les ingénieurs de chaque section de dix milles, les subventions et souscriptions s'y rapportant seront payées à l'entrepreneur, moins toute part ou partie qu'il aurait pu recevoir ou qui aurait pu être donnée en nantissement pour des avances.

SECONDEMENT.

Clause 30.—Les premières obligations hypothécaires de la compagnie du chemin de fer constituant une première hypothèque sur le chemin et ses dépendances, seront émises conformément aux termes de sa charte modifiée et des actes des chemins de fer de la province ou du Dominion, selon qu'il sera légal, jusqu'à concurrence de vingt milles piastres par mille sur toute la longueur de la ligne depuis Québec (ou depuis la jonction avec le chemin de fer de la Rive-Nord, si l'on ne construit pas une ligne jusque dans la cité de

Québec) jusqu'au terminus au Lac Saint-Jean. La nature de l'obligation, savoir : si elle sera payable en cours actuel ou en cours sterling, le nombre d'années d'existence (pas moins de vingt ni plus de trente ans) et le terme d'intérêt n'excédant pas cinq pour cent par année (si ce n'est du consentement de la compagnie), sera plus tard déterminée par l'entrepreneur. Il est entendu et convenu que l'entrepreneur devra, à ses propres frais, faire garantir et payer par le gouvernement de la province de Québec l'intérêt sur ces dites obligations, en la manière stipulée par les articles 1, 2 et 3 de l'Acte 39 Vic., ch. 3, et les articles 7 et 8 de l'Acte 40 Vic., ch. 3, ou de quelque autre manière à être mutuellement fixée plus tard, jusqu'à concurrence de la pleine valeur de l'équivalent de la subvention en argent de la province de Québec de cinq mille piastres par mille sur cent soixante et dix milles et de la subvention fédérale de trois mille deux cents piastres par mille sur cent quarante-cinq milles, s'élevant en totalité à la somme de un million trois cent quatorze mille piastres, de sorte que la compagnie n'aura aucun intérêt à payer sur les obligations, après l'achèvement du chemin de fer jusqu'à ce que la dite garantie soit expirée.

Les obligations à émettre en vertu de ce contrat seront traitées comme suit :—

Clause 31.—1. Il est convenu que lorsque les obligations représentant le nombre de milles, à vingt mille piastres par mille des première et seconde sections sont ou seront sur le point d'être négociées, elles seront déposées à la "Banque de Montréal," à la "Banque de Québec" ou entre les mains "d'autres fidéicommissaires" dont on conviendra mutuellement, et seront remises aux acheteurs par le dit ou les dits fidéicommissaires en échange de la somme d'argent qu'ils conviendront de payer pour elles ; ou à même la dite somme d'argent ou produit, sera payé premièrement—le montant nécessaire pour pouvoir à la garantie de l'intérêt, tel que ci-dessus spécifié, jusqu'à concurrence de huit mille deux cents piastres par mille sur la longueur entière des première et seconde sections, et secondement—la somme de deux cent mille piastres, étant le premier versement payable à la compagnie aux termes du présent contrat, et la balance restera à la banque et sera payable sur l'ordre de la compagnie à l'entrepreneur sur des estimations mensuelles, d'après les certificats de l'ingénieur de la compagnie, pour les travaux faits au delà du Lac Simon.

Clause 32.—2e Jusqu'à ce que les obligations soient négociées un montant de ces obligations représentant le nombre de milles des première et seconde sections comme ci-dessus, sera retenu par la compagnie jusqu'à l'achèvement du présent contrat.

Clause 33.—3e Le reste des obligations à émettre aux termes du présent contrat sera, de temps à autre, comme il sera nécessaire, déposé entre les mains des fidéicommissaires tel que ci-dessus spécifié et sera payé à l'entrepreneur comme suit :—

PREMIÈREMENT.

Dans le cas où elles seraient négociées, le produit reçu en échange des obligations sera gardé en banque par les fidéicommissaires et sera payé à l'entrepreneur sur ordre de la compagnie sur estimations mensuelles des travaux exécutés, d'après les certificats de l'ingénieur de la compagnie. Pourvu que dans aucun cas l'entrepreneur des travaux ne reçoive une plus forte part de rémunération pour aucune section de dix milles qu'il devra construire, que la proportion acquise et disponible pour cela, selon les termes du présent contrat

à même la considération qui y est accordée à l'entrepreneur pour la construction du chemin; il est entendu toutefois qu'aucune des obligations ne sera vendue à un prix inférieur à celui qui produirait une somme suffisante, dans l'opinion de l'ingénieur consultant, jointe aux subventions, pour terminer et équiper le chemin de fer et pour assurer l'accomplissement de toutes les autres conditions du présent contrat. Après avoir payé à l'entrepreneur les estimations mensuelles et autres paiements qui devront lui être faits en vertu du présent contrat, tout intérêt accumulé sur les dépôts d'avances sur les subventions ou le produit des débentures négociées, bénéficiera à la compagnie, moins l'interêt sur la retenue de l'entrepreneur.

SECONDEMENT.

Jusqu'à ce que les obligations soient négociées, elles seront à la disposition de l'entrepreneur comme suit:—Huit mille piastres par mille pour chaque mille, au delà du lac Simon, reçu et accepté par les ingénieurs, le restant des douze mille piastres par mille devant être placé entre les mains des fidéicommissaires et retenues par eux jusqu'à ce que les subventions qui serviront à garantir l'intérêt sur l'émission entière de vingt mille piastres par mille aient été libérées et affectées à cette fin. Il est expressément convenu et déclaré qu'il sera disposé des obligations pour huit mille piastres par mille à la satisfaction de la compagnie; qu'elle n'éprouvera aucune difficulté à les ravoir lorsqu'elle en aura besoin pour en garantir l'intérêt; et que jusqu'à cette époque l'entrepreneur convient de payer tout l'intérêt qui pourra devenir échu sur toute l'émission et remettre les coupons d'intérêt à la compagnie.

TROISIÈMEMENT.

Clause 34.—Le droit d'exploiter et d'employer le chemin de fer à partir de Québec et en dehors jusqu'à l'achèvement de la ligne, appartient exclusivement à l'entrepreneur pour son bénéfice, en payant toutes les dépenses s'y rattachant.

Clause 35.—Subordonné aussi (quant à la partie entre Québec et la Jonction) aux règles et règlements et conventions faites ou à faire avec la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, l'entrepreneur payant tous les privilèges reçus d'elle.

Clause 36.—Mais tant que le premier versement de deux cent mille piastres mentionné dans les cinquantième et sixième clauses n'aura pas été totalement payé, la trente-cinquième clause ci-dessus n'aura pas d'effet, et l'entrepreneur n'aura pas la possession des sections terminées du chemin. Et la compagnie aura de plus le droit de se servir de telles parties des autres sections du chemin que l'entrepreneur aura construit et que l'ingénieur de la compagnie déclarera propres au service. De plus, dans l'intervalle, mais non après la limite de deux années mentionnées dans la cinquième clause, la compagnie transportera, sans frais, le fret et les hommes employés pour les fins du présent contrat.

Clause 37.—Lorsqu'il prendra possession de la ligne, l'entrepreneur l'exploitera en été et en hiver, avec un service de trains suffisant et sous tous rapports d'une manière efficace, à la satisfaction et du public et de la compagnie.

Clause 38.—Et si la compagnie n'était pas satisfaite de la suffisance des trains offerts au public par l'entrepreneur, elle pourra sur rapport à cet effet de l'ingénieur consultant, ordonner à l'entrepreneur de fournir des trains ou wagons additionnels selon qu'il (l'ingénieur consultant) le recommandera, et il mentionnera après quel délai ces trains ou wagons seront placés sur la ligne,

et pour chaque jour de retard à se conformer pleinement à ce rapport ou ordre, une somme ou pénalité de cent piastres sera imposée à l'entrepreneur, et sera déduite du montant de l'estimation mensuelle suivante.

Clause 39.—Le tarif du fret et des voyageurs à adopter par l'entrepreneur sera subordonné à l'approbation de la compagnie, et tous les contrats de fret fait ou à faire pendant que la compagnie exploitait le chemin seront remplis par l'entrepreneur à partir du jour où il prendra possession du chemin.

QUATRIÈMEMENT.

Clause 40.—Les droits, pouvoirs et privilèges qui sont ou pourront à l'avenir être accordés par la loi à la compagnie pour les fins du dit chemin de fer, en autant que ces droits, pouvoirs et privilèges peuvent être ainsi transférés ;

Il est par les présentes spécialement convenu et entendu que :—

Clause 41.—1° L'entrepreneur paiera l'intérêt semestriel sur les obligations émises en vertu de règlements adoptés par la corporation de la cité de Québec, le 9 février dernier, souscrivant trois cent cinquante mille piastres du capital-actions du chemin de fer, et tel que stipulé par le dit règlement, dont une copie est annexée à l'original du présent acte :—Ce paiement d'intérêt pendant le cours des travaux sera fait à la corporation de Québec, et lors de l'achèvement du chemin l'entrepreneur paiera le montant de deux années d'intérêt à quatre et demi pour cent par année sur cette souscription à la compagnie qui est obligée par le dit règlement de payer cet intérêt pendant deux ans après l'achèvement du chemin.

Clause 42.—2° Comme la compagnie donne à l'entrepreneur toutes les subventions, hypothèques et autres moyens avec lesquels le chemin doit être construit, ce contrat comprendra et l'entrepreneur sera obligé de fournir, sans charge supplémentaire, tout ce qui sera nécessaire pour terminer complètement le chemin de fer et son parfait équipement de tout ce qui est nécessaire à un chemin de fer pour son exploitation ou son entretien convenable, à la satisfaction et à l'acceptation de A. L. Light, ingénieur consultant, que ce soit spécifié dans le contrat ou non.

Il est donc aussi formellement entendu que dans aucune circonstance et pour aucune raison, aucune réclamation de supplément d'aucune sorte ne sera faite par l'entrepreneur ou accueillie par la compagnie, et l'entrepreneur permettra à la compagnie de garder entre ses mains à même les subventions encore à retirer pour la seconde section, la somme de ($2,342.50) deux mille trois cent quarante-deux dollars et cinquante centins, pour l'exécution de certaines réparations nécessaires pour garantir la sûreté de la première section du chemin de fer, d'après l'estimation de l'ingénieur jointe à l'original du présent contrat et marquée "annexe B," et jusqu'à la date de prise de possession de cette section, il sera obligé de faire toutes réparations nécessaires pour la sûre exploitation de la ligne, excepté celles qui pourront raisonnablement être faites par les hommes d'équipe employés sur le chemin par la compagnie.

Clause 43.—3° Rien dans le présent contrat ne sera interprété de manière à signifier que les actions non souscrites de la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, qui sont ou seront la propriété de la compagnie, partie de la première part, aux termes de cette convention avec la dite Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, sont en aucune manière cédées à l'entrepreneur.

Clause 44.—4° Si en aucun temps avant la fin de la présente convention la compagnie désirait transférer le présent contrat à la Compagnie du chemin

de fer de Québec et Lac Saint-Jean, elle sera libre de le faire et l'entrepreneur sera obligé d'accepter la dite compagnie de chemin de fer en son lieu et place, pourvu que cette dernière se charge de tous les engagements et obligations imposées à la compagnie par le présent contrat.

Clause 45.—5° L'octroi de la subvention fédérale sera subordonné aux conditions d'une convention qui sera faite entre le gouvernement fédéral et la compagnie du chemin de fer, laquelle convention et les conditions qu'elle contiendra, l'entrepreneur s'oblige d'accepter.

Clause 46.—6° Toutes les estimations mensuelles faites par l'ingénieur de la compagnie en vertu du présent contrat seront ainsi basées sur les prix mentionnés dans l'annexe A du présent original, lesquels prix seront considérés être la valeur en espèces des différentes sortes d'ouvrages ou de matériaux qui y sont mentionnés.

Clause 47.—7° La construction des voies de garage, des bâtiments de gares, des ateliers et lignes de télégraphe, ainsi que la fourniture du matériel roulant et autres accessoires conformément aux termes du présent contrat, seront faites au temps et au lieu et sous tous rapports de la manière que l'ordonnera l'ingénieur de la compagnie, et tout ce qui précède se fera aux risques de l'entrepreneur jusqu'à l'achèvement du contrat, et alors ils seront délivrés en parfait état à la compagnie ; et jusqu'à ce que les obligations soient négociées, l'ingénieur consultant aura le droit de dire quelles parties des travaux l'on exécutera, de manière à faire poser les rails ; et dans le cas de retard dans la négociation des obligations au delà de deux années à partir de cette date, l'ingénieur consultant décidera aussi quel délai, s'il y a lieu, pourra être accordé pour l'achèvement complet et l'équipement du chemin, mais ce délai ne devra pas dépasser décembre mil huit cent quatre-vingt-sept.

Clause 48.—8° Nonobstant toute chose à ce contraire dans le présent contrat, les obligations de la compagnie du chemin de fer seront négociées par l'entrepreneur, qui pour ces fins aura le droit de choisir le temps ou les époques où ces négociations auront lieu, et fera tous les arrangements nécessaires à cette vente, sauf seulement la restriction relative au prix de vente dévolue à l'ingénieur consultant aux termes du présent contrat, par la clause trente-trois.

Clause 49.—9° Le premier paiement à la compagnie de la somme de deux cent mille dollars et intérêt, tel que mentionné dans la clause cinquante, sera fait par un dépôt à la banque de Québec en cette cité, au crédit de la compagnie en règlement de certains billets à ordre de cette dernière, endossés par quelques-uns de ses directeurs passés et présents, et pour satisfaire à toute autre obligation dont aucun des directeurs a pu se charger en faveur de la dite banque au nom de la compagnie.

Clause 50.—10° L'entrepreneur vend par ces présentes à la compagnie pour et en considération de la somme de dix dollars, que l'entrepreneur reconnaît avoir reçue avant l'exécution des présentes, le matériel et les outils énumérés dans l'annexe D de l'original des présentes, et qu'il s'engage à délivrer à la compagnie sur la ligne du dit chemin de fer, le ou avant le 1er décembre prochain, et la compagnie promet de les lui louer pour s'en servir sur le chemin et pour les fins du présent contrat et durant son existance, en considération d'un loyer annuel de un dollar, et de plus de revendre la totalité des dits matériel et outils à l'entrepreneur pour une somme semblable de dix dollars après l'achèvement et l'exécution complets du présent contrat.

Clause 51.—11° Dans le cas où toutes les obligations mentionnées dans le présent contrat seraient négociées et le produit placé entre les mains des

fidéicommissaires, alors l'entrepreneur (après que les différents versements de la somme de quatre cent cinquante mille dollars et l'intérêt auront été payés en entier) sera payé pour chaque section de dix milles complétées et acceptées par les ingénieurs, de la proportion de ce produit à laquelle ce nombre de milles lui donnera droit, en déduisant toutes les sommes antérieurement avancées sur ces sections, et aussi en déduisant une proportion de la valeur du matériel roulant, gares, ateliers, service d'eau et autres travaux inachevés, à être établie par l'ingénieur de la compagnie, et aussi, moins une retenue de 5 pour 100 sur le montant du produit, qui sera gardée entre les mains des fidéicommissaires jusqu'à l'achèvement du contrat.

Dont acte fait et passé à Québec, dans le bureau de la Compagnie, partie de la première part, sous le numéro six mille cinq cent soixante et trois des minutes de Cy. Tessier, le notaire soussigné.

En foi de quoi les dites parties ont signé avec le dit notaire, après lecture faite.

W. WITHALL,
J. G. SCOTT,
H. J. BEEMER,
CY. TESSIER, N.P.

Vraie copie de la minute restant dans les minutes de mon bureau.

CY. TESSIER, N.P.

SUPPLÉMENT.

CONDITIONS DU CONTRAT.

1. Les devis, cahier de charges, listes de prix et tous autres documents annexés à l'original du présent contrat et les différentes parties et clauses du présent acte seront pris dans leur ensemble, pour s'expliquer les uns les autres et former un tout logique, et si aucun ouvrage, matériel ou chose d'aucune sorte quelconque avait été omis dans les cahiers de charges, listes de prix, devis ou contrat, qui, dans l'opinion de l'ingénieur sont nécessaires, ou à propos d'exécuter, l'entrepreneur les fera, nonobstant telle omission, sur réception d'un ordre par écrit de l'ingénieur.

2. Le mesurage des ouvrages et les certificats de progrès ne seront sous aucun rapport considérés comme une acceptation des travaux ou une libération de l'entrepreneur de sa responsabilité à leur sujet, mais il devra, lors de l'achèvement des travaux, les remettre en bon état, conformément à la véritable intention et signification du contrat et des devis, et à la satisfaction de l'ingénieur.

3. L'entrepreneur emploiera sur tous les travaux autant d'agents et de contremaîtres compétents que l'ingénieur jugera nécessaires, et le dit contremaitre sera régulièrement et constamment présent sur les travaux, dans le but de les surveiller efficacement, mais les instructions de l'ingénieur seront données à l'entrepreneur, à son surintendent ou à son ingénieur.

4. L'entrepreneur est tenu par les conditions générales des devis de fournir tous les outils et outillage convenables, y compris les locomotives et le matériel roulant nécessaires à l'exécution des travaux, et est responsable de leur suffisance ; il devra aussi prendre sur lui l'entière responsabilité des ouvrages temporaires et autres moyens employés pour remplir son contrat, que ces

moyens soient ou ne soient pas approuvés ou recommandés par l'ingénieur, et l'entrepreneur devra courir tous les risques d'accidents ou dommages pour quelque cause quelconque qui puisse se produire jusqu'à l'achèvement du contrat.

5. L'entrepreneur devra, subordonné à l'approbation de l'ingénieur à ce sujet, mais à ses propres frais, faire toutes les dispositions temporaires nécessaires durant le cours des travaux, pour permettre aux propriétaires de terrains de traverser la voie, et il fournira toutes les facilités nécessaires pour le passage du public aux croisements des chemins publics; et il devra aussi, à ses propres frais, jusqu'à ce que les clôtures soient construites, prendre les moyens nécessaires d'empêcher les animaux de s'échapper dans les endroits où le chemin passera à travers les champs dans les endroits habités.

6. L'entrepreneur sera responsable de tous dommages envers les propriétaires de terrains ou autres pour pertes de récoltes, ou dommages, aux récoltes, respectivement subis, à raison de toute cause ou chose se rattachant à la construction des ouvrages, ou par la faute d'aucun de ces agents ou ouvriers; et il sera tenu responsable de tous dommages qui pourront être faits aux propriétés ou aux personnes par le prétardement des rochers ou autres opérations faites par lui, et il devra se charger de tous risques et éventualités, soit par le feu, l'eau ou n'importe quelle autre cause quelconque, qui pourra se produire au cours des travaux; et il devra réparer, à ses propres frais, tous défauts et manquements, provenant soit de sa propre part soit de celle de ses ouvriers, ou de mauvaise main-d'œuvre, et de l'emploi de matériaux insuffisants; et il devra tenir à couvert et indemniser la compagnie de toutes réclamations pertes ou dommages à ce sujet, et il (l'entrepreneur) fera, à ses propres frais, toutes les dispositions qui seront nécessaires pour protéger les personnes ou les terres, les bâtiments ou autres biens, ou pour la jouissance ininterrompue de tous les droits des personnes ou corporations dans et durant l'exécution des travaux.

7. L'entrepreneur ne permettra, ne tolérera ou n'encouragera la vente d'aucune boisson enivrante sur ou près de la ligne du chemin de fer.

8. Aucun ouvrage quelconque ne se fera en aucun temps ou bien dans la journée du dimanche, et l'entrepreneur prendra tous les moyens nécessaires pour empêcher tout contremaître ou agent ou homme de travailler ou d'en employer d'autres ce jour-là, excepté lorsque ce sera inévitablement nécessaire.

9. L'entrepreneur devra par lui-même, ses agents et ouvriers, fidèlement exécuter les travaux jusqu'à leur achèvement, et aucun sous-contrat, cession ou transfert ne sera en aucune manière accepté.

10. Si l'entrepreneur devenait insolvable ou en banqueroute ou tellement embarrassé dans ses affaires qu'il serait incapable, dans l'opinion de la compagnie, de continuer convenablement son contrat, la compagnie aura la liberté d'annuler le contrat.

11. Si l'entrepreneur suivait une ligne de conduite qui violerait aucune des dispositions du contrat ou ses intentions évidentes, la compagnie aura le pouvoir d'annuler le contrat, sur l'avis de l'ingénieur consultant.

12. S'il devenait nécessaire, en vertu de la clause 21, d'après le conseil de l'ingénieur consultant, d'annuler le contrat, la compagnie donnera à l'entrepreneur sept jour francs d'avis par écrit, de son intention, cet avis étant signé par le secrétaire de la compagnie, et l'entrepreneur devra, dès lors, remettre la paisible et tranquille possession des travaux, tels qu'ils existeront alors, ainsi que le matériel ou outillage qu'il aura pu fournir ou employer, et sans autre avis ou procédure ou procès en loi ultérieurs, ou toute autre procédure légale

d'aucune sorte quelconque. La compagnie, dans le cas où elle annulerait le contrat, pourra de suite ou à sa discrétion, donner un nouveau contrat en tout ou en partie ou employer un plus grand nombre d'ouvriers, d'outils ou de matériaux, selon le cas, et achever les travaux comme elle le jugera le mieux; dans le cas où le contrat sera annulé pour cause de négligence ou de défaut de la part de l'entrepreneur, les travaux seront achevés par la compagnie à ses frais (à l'entrepreneur), et il sera responsable de toutes dépenses supplémentaires qui pourront être encourues par ce fait, et l'entrepreneur, ses ayants cause ou créanciers perdront tous droits ou pourcentage retenue ou tous deniers qui pourront être dus sur les travaux, et il ne molestera ni n'empêchera les hommes, agents ou officiers de la compagnie ou du nouvel entrepreneur, d'entrer dans les dits ouvrages et de les achever, comme la compagnie le jugera à propos.

13. Tout avis ou autres choses en vertu du contrat ou s'y rattachant pourra être signifié à l'entrepreneur soit à son domicile ordinaire soit à toute adresse à être mentionnée dans le contrat ou attachée à la signature de l'entrepreneur, ou à son dernier siège d'affaires connu, en le déposant dans tout bureau de poste au Canada dans le voisinage des travaux ou en l'y adressant, et sera considéré comme ayant été légalement signifié.

14. Si en aucun temps il paraissait à l'ingénieur que la sûreté du voisinage fût sur le point d'être troublée, ou qu'aucune autre difficulté put s'élever à raison de ce que les hommes ne sont pas payés, la compagnie pourra payer tout arrérage de gages, en autant qu'elle pourra s'en assurer, et le considérer comme un paiement à compte du contrat.

15. L'entrepreneur fera et exécutera tous les travaux qu'il faudra faire ou exécuter aux termes du contrat d'une bonne, fidèle, solide et bien faite manière et strictement en conformité des plans et devis de ces travaux et de telles instructions et plans additionnels que l'ingénieur pourra de temps à autre donner; et ces travaux seront sous la direction et la surveillence constante des sous-ingénieurs et inspecteurs qui pourront être nommés. Tous les ouvrages devront être faits et tous les matériaux fournis devront être à l'entière satisfaction de l'ingénieur.

16. S'il survenait quelques différends entre l'ingénieur de la compagnie et l'entrepreneur sur la signification des devis, conditions ou plans, ou du contrat, ou au sujet de toute chose en résultant, ou faite ou omise d'être faite, en vertu d'aucun d'eux, ou quant aux droits d'aucunes des parties en vertu d'aucun de ces devis, conditions ou plans, ils seront décidés par l'ingénieur consultant alors en exercice, qui devra en être le seul juge, et dont la décision sera finale et obligatoire pour toutes les parties, et ne sera sujette à aucun appel ou pétition ou adjudication légale d'aucune espèce. Le pouvoir ci-dessus conféré à l'ingénieur consultant s'étend à toutes les questions se rattachant à la signification des devis, conditions, plans ou contrat, ou aux points qui n'ont pas été prévus, ou qui n'ont pas été suffisamment expliqués dans aucuns d'eux, ou quant à la quantité ou aux quantités des ouvrages ou matériaux, ou quant au droit de l'entrepreneur à tous deniers. Mais cette énumération de quelques-uns des pouvoirs de l'ingénieur consultant ne devra pas être comprise comme ayant l'effet de limiter en aucune manière ou de restreindre les pouvoirs qui lui sont conférés par le libellé général de cette clause—et ces pouvoirs sont de telle nature et étendue qu'ils lui permettent de faire une enquête et de rendre une décision sur un ou tous les différends et réclamations qui pourraient s'élever à propos du dit contrat.

17. L'expression "ingénieur" dont on se sert dans les devis et le contrat signifie "l'ingénieur en chef de la compagnie" ou quelqu'un de ces assistants

agissant sous son autorité et ses instructions, et toutes les instructions, directions, jugements ou décisions donnés, ou les pouvoirs exercés par quelqu'un agissant pour l'ingénieur en chef ou sous son autorité, seront subordonnés à son approbation.

18. Le temps sera considéré être une condition essentielle du présent contrat.

Le document qui précède est celui qui est appelé conditions supplémentaires du contrat, annexé à l'original d'un contrat entre H. J. Beemer, et la *Quebec and Lake St. John Railway Company Lumbering and Trading Company*, exécuté devant Cy. Tessier, notaire, à Québec, le 10 juillet 1883.

H. J. BEEMER,
J. G. SCOTT,
W. WITHALL,
CY. TESSIER, *N.P.*

(*Copie conforme.*)

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

DEVIS GÉNÉRAL POUR LA CONSTRUCTION DES OUVRAGES.

1. Ce devis se rapporte à tous les travaux de construction et aux matériaux nécessaires pour faire, bâtir et équiper le chemin de fer, et comprend le déblaiement, le coupage à fleur du sol, l'enlèvement des souches, le clôturage, l'excavation, le drainage, la confection des fossés, les ouvrages de fondations, les ponceaux, les ponts, les rails et attaches, le matériel roulant, les stations, ateliers, voies de garage, et tous les autres travaux se rattachant à la construction et à l'achèvement de la ligne de chemin de fer, à laquelle l'ingénieur pourra considérer ce devis applicable.

DÉBLAIEMENT, ETC.

2. Lorsque le chemin de fer passera à travers des parties boisées, le terrain devra être déblayé sur une largeur de cinquante pieds de chaque côté du centre de la ligne, ou telle largeur plus grande ou moindre que l'ordonnera l'ingénieur, et le déblaiement devra être complètement terminé avant de commencer le nivellement. Le déblaiement pourra se faire d'abord sur une largeur de soixante et six pieds seulement, ou un peu plus, selon que l'exigeront les remblais, et l'on accordera à l'entrepreneur jusqu'à l'achèvement de son contrat pour le faire de la largeur entière des cent pieds, afin qu'il puisse ainsi obtenir la valeur du bois sur la largeur supplémentaire, en autant seulement cependant que la compagnie possédera le droit de propriété dans ce bois.

3. Le déblaiement se fera de manière que toutes les broussailles, les troncs d'arbres et autres matériaux détachés dans ses limites puissent être brûlés. Dans aucun cas il ne sera rejeté aucune broussaille ou troncs d'arbres sur les terrains boisées avoisinants; ils devront invariablement être mis en bûcher au centre de l'espace à déblayer et y être entièrement consumés. Toutes les broussailles et tous les troncs d'arbres jetés accidentellement ou autrement dans les bois avoisinants devront en être tirés et consumés. Le terrain lorsqu'il sera déblayé devra être laissé propre, et l'entrepreneur sera tenu responsable de tous dommages aux récoltes et au bois.

4. Lorsque les remblais à faire auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur, tout le bois sur pied et les souches devront être coupés à la hache jusqu'à fleur de sol dans les limites des remblais et brûlés.

5. Aux endroits où les excavations ne dépassent pas trois pieds de profondeur ou les remblais plus de deux pieds de hauteur, toutes les souches devront être arrachées, et si possible brûlées ; celles qui ne pourront brûler devront être portées au delà des limites des tranchées et des remblais, à l'endroit qui sera désigné, et y seront mises en bûcher. On donnera en temps utile des instructions sur l'étendue du terrain qu'il faudra ainsi déblayer, raser à fleur de sol et essoucher. Les fossés latéraux et égouts devront aussi être essouchés, on n'allouera rien dans les estimations mensuelles pour l'essouchement des fosses d'emprunt.

CLOTURES.

6. La clôture sera solide et bien construite en fil d'acier barbelé. Il y aura quatre rangs de fil d'acier barbelé fixés à des poteaux de six pouces de diamètre et de sept pieds et demi de haut, enfoncés d'au moins trois pieds dans la terre et à douze pieds les uns des autres.

7. Les barrières de fermes seront solides, de modèle approuvé, et faites suivant les instructions.

8. Les clôtures devront être complètement terminées dans tous les endroits habités et partout où l'ingénieur pourra ordonner d'en placer, et avant de commencer le nivellement.

NIVELLEMENT.

9. Dans les terres à bois le nivellement sera commencé après que le déblaiement, le coupage à fleur du sol et l'essouchement seront terminés à la satisfaction de l'ingénieur.

10. La largeur du remblais au niveau du sol ou de formation sera de 15 pieds. La largeur des tranchées dans la terre n'aura pas moins de 24 pieds, à moins d'ordres contraires par l'ingénieur. Les talus des terrassements seront en général formés un et demie horizontal pour un perpendiculaire. Dans les tranchées partie dans la terre et partie dans les roc, une berme de six pieds de large sera laissée à la surface du roc. Les largeurs, talus et autres dimensions ci-dessus définis pourront être changés par l'ingénieur en aucun temps selon les circonstances.

11. Les matériaux à placer dans les terrassements devront être approuvés par l'ingénieur, et dans les endroits ou la surface naturelle du sol sur lequel devra reposer le terrassement sera couverte de matières végétables qui ne peuvent être brûlées au cours du déblaiement, et qui dans l'opinion de l'ingénieur pourraient affaiblir les ouvrages, elles devront être enlevées, à son entière satisfaction. Tous les terrains onduleux couverts de pâturages seront profondément labourés à la base des terrassements avant de commencer ces derniers.

12. Dans les sections unies, il sera nécessaire de creuser des fossés de décharges sur des distances considérables à droite et à gauche de la ligne. Ces fossés seront en général nécessaires dans les terrains les plus bas. Les fossés seront aussi creusés en contre-bas de la chaussée dans les tranchées larges afin de les égoutter parfaitement. Ces fossés et rigoles de déversements devront être des largeur et profondeur nécessaires et ordonnées. Les côtés seront inclinés un vertical pour deux horizontal, et les matériaux seront rejetés de manière à laisser une berme d'au moins six pieds entre le dépot et le sommet des talus pour les rigoles de déversement, et les matériaux seront entièrement enlevés des fossés dans les tranchées.

13. Lors de l'achèvement des tranchées de la ligne, des fossés latéraux, tels que prévus dans le cahier des charges, pour l'écoulement des eaux de sur-

face, seront creusés de chaque côté au pied des talus, dans les tranchées, selon les instructions de l'ingénieur. On creusera aussi des fossés à une certaine distance du sommet des talus afin d'empêcher l'eau des terres voisines d'inonder les excavations. L'entrepreneur devra aussi faire tous les autres égouts et fossés que l'ingénieur jugera nécessaire au parfait égouttement du chemin de fer et des autres ouvrages.

14. Tous les fossés découverts, dans les tranchées ou ailleurs, à part ceux mentionnés dans la classe 12, et toutes les excavations nécessaires pour détourner, former ou changer des cours d'eau, qu'il faudra faire, selon qu'il sera ordonné de temps à autres, seront mesurés et évalués dans les estimations mensuelles comme excavations selon leur classe ; et toutes les autres excavations, fossés latéraux et fosses d'emprunt ou terrains de dépôts pour le nivellement, évitements ou embranchements, et telle partie des fosses de fondations des ponceaux qui ne sont pas au-dessous du niveau de l'eau, seront considérées comme une partie nécessaire de l'excavation pour la formation de la chaussée, et devront être faites et les matériaux déposés dans le terrassement selon les instructions de l'ingénieur, et seront mesurées au même taux par verge que l'excavation ordinaire, selon leur classe. Dans les fosses de fondation, où il deviendra nécessaire de pomper et épuiser l'eau, toutes les excavations au-dessous du niveau des eaux seront mesurées et calculées au triple du prix de l'excavation de la terre, dans les estimations mensuelles.

15. L'excavation sera classée sous deux chefs, savoir :—Roc solide et terre, et sera évaluée dans les estimations mensuelles conformément aux définitions suivantes : 1° Tous les cailloux ou pierres mesurant plus de quinze pieds cubes et tout le roc solide. 2° Toute autre excavation de quelque genre que ce soit, à l'exception des fossés de déversement et des fossés profonds dans les tranchées larges, mentionnées dans la clause 12, sera appelée excavation de terre.

16. Le cahier des prix pour ces diverses sortes d'excavations sera considéré comprendre le coût total pour charroyer, étendre la terre, dresser les talus etc., etc., dans tous les cas.

17. Les terrassements seront faits d'une hauteur et largeur suffisantes pour allouer pour le tassement, afin qu'après y avoir mis la dernière main ils aient les pleines dimensions spécifiées dans la clause 10, ou telles hauteurs, niveaux, largeurs et formes que pourra ordonner l'ingénieur ; la surface supérieure de la plate-forme sera réglée de manière à laisser écouler l'eau.

18. Tout le nivellement sera soigneusement fait selon les niveaux donnés, et la plate-forme dans les tranchées sera invariablement arrondie et avec six pouces de moins sur les côtés qu'au centre de la ligne. Dans les tranchées dans le roc il suffira de former un canal pour l'eau d'environ deux pieds de largeur et huit pouces de profondeur de chaque côté. Tous les matériaux trouvés dans les excavations, soit dans les tranchées de la chaussée, les fossés, canaux pour l'eau, croisements de chemins, fosses d'emprunt ou ailleurs, devront être déposés aux endroits que désignera l'ingénieur. Dans les cas où les excavations de la chaussée ne suffiraient pas pour former le terrassement, ce qui manque sera fourni en élargissant les tranchées et ensuite par les fossés latéraux en premier lieu, puis par des fosses d'emprunt, mais aucuns matériaux ne seront ainsi fournis sans son approbation, et pas avant que les tranchées et les fossés soient terminés. Partout où l'ingénieur l'exigera, on donnera aux fosses d'emprunt une forme convenable et l'on pourvoira à leur égoutement, aux endroits où des matériaux pour former les terrassements seront pris des côtés du terrassement, une berme d'au moins 4 pieds depuis le pied du

talus du remblai et la clôture rester intacte, le talus dans tous les cas devant être laissé d'au moins 1½ horizontal pour 1 perpendiculaire. L'entrepreneur fournira à ses propres frais des fosses d'emprunt et il ne sera rien alloué pour le charroyage des fosses d'emprunt au terrassement.

19. Aux endroits où l'excavation dans une tranchée excédera ce qui pourrait être nécessaire pour former le terrassement de la largeur spécifiée, l'ingénieur pourra ordonner d'augmenter la largeur du remblai avec l'excédant des matériaux ; et lorsque ce sera fait à sa satisfaction, le reste, s'il y en a, pourra être éparpillé ; mais dans chaque cas où il faudra avoir recours aux emprunts ou à l'éparpillement, les matériaux devront être pris et déposés comme il (l'ingénieur) réglera et ordonnera.

20. Dans les cas où des murs ou de la blocaille seraient nécessaires pour protéger les terrassements contigus aux cours d'eau, toute la pierre convenable à ces ouvrages trouvée dans les excavations pourra être enlevée et déposée à quelque endroit couvenable jusqu'à ce qu'on en ait besoin ; et toute la bonne pierre de construction qui pourra être trouvée dans les excavations de roc pourra, avec l'approbation de l'ingénieur, être conservée et mise en tas sur les côtés de la ligne, comme il l'ordonnera. Mais tous les matériaux ainsi trouvés et employés ne seront pas évalués deux fois, la quantité, si elle est considérable, formera une déduction sur la quantité d'excavation telle que mesurée dans la tranchée.

21. Les ouvrages en blocailles, partout où il sera nécessaire et ordonné d'en faire pour la protection des talus et des terrassements, devront être bien et soigneusement faits, de telle manière et de telle épaisseur qu'il pourra être ordonné. Ils seront mesurés et évalués par verge cube.

22. Les chemins construits à ou d'aucun point sur la ligne du chemin de fer pour la commodité de l'entrepreneur, pour le transport des matériaux ou autrement, devront l'être à ses propres risques, frais et dépens, et il devra payer pour l'usage du terrain pour ces chemins.

23. Partout où la ligne est coupée par des chemins publics ou privés, l'entrepreneur devra, à ses propres frais, tenir ouverts des passages convenables, et il sera tenu responsable de l'entretien de toutes les traverses, durant le cours des travaux, de manière que le public puisse s'en servir avec parfaite sûreté, et de manière à ne donner aucune juste raison de plainte. L'entrepreneur sera tenu responsable de tous dommages résultant de sa négligence ou de celle de ses hommes. A tous les chemins publics traversés au niveau de la voie, l'entrepreneur sera obligé de construire deux solides fosses garde-bestiaux, en bois, de telles dimensions que pourra ordonner l'ingénieur. Aussi des écriteaux semblables à ceux employés sur la ligne-mère. Les traverses des fermes devront être faites en terre avec de grands ponceaux en bois encaissés pour le passage des eaux, ou bien il faudra peut-être les faire avec des courbes et des longrines recouvertes en planches. Elles devront être construites d'après les instructions de l'ingénieur, et le bois qui servira à leur construction devra être d'une espèce durable et approuvée par lui.

24. L'entrepreneur devra, avant que les travaux soient définitivement acceptés, finir les tranchées et les remblais, et compléter tout le drainage, dresser et égoutter les fosses d'emprunt lorsqu'on l'exigera, faire le dressement des talus aux angles voulus, réparer tous les dommages provenant de la gelée ou d'autres causes, et achever tout ce qui a rapport au nivellement de la chaussée, etc., d'une manière convenable et conforme aux principes de l'art, selon les instructions et à la satisfaction de l'ingénieur.

25. Le mesurage des quantités se fera invariablement en excavation, si ce n'est dans certains cas, s'il en est, où cela pourrait être impossible ; dans ces cas l'ingénieur fixera les quantités en remblais, après avoir fait toutes les allocations convenables, dont il sera juge.

26. La considération stipulée dans le contrat doit être comprise comme pourvoyant à toutes les éventualités, la fourniture de toute main-d'œuvre, des matériaux, de la force motrice et de l'outillage, des locomotives et matériel roulant ; le coût de la dernière main aux tranchées et remblais, et des canaux d'égouttement, le dressement et le drainage des fosses d'emprunt lorsqu'on l'exigera, le dressement des talus aux angles prescrits, et l'achèvement de tout ce qui se rattache au nivellement de la chaussée, d'une manière honorable et conforme aux principes de l'art, selon les instructions et à la satisfaction de l'ingénieur.

CONSTRUCTIONS EN BOIS.

27. Les fosses, garde-bestiaux et la superstructure des aqueducs devront être construits en bon pin blanc marchand, exempt de gros nœuds, fentes ou autres défauts et scié de la dimension exacte, les traverses devant être en épinette rouge, sciées.

Les structures pour le passage des cours d'eau seront en bon pin blanc, sain, dont la nature et la qualité devront être approuvées par l'ingénieur, et être conformes aux plans et devis à fournir de temps à autre. L'ingénieur pourra y substituer de l'épinette blanche ou rouge, qui sera évaluée aux prix nommés pour ces bois dans le cahier annexé, lorsqu'il fera ses estimations mensuelles. Toutes les fois que les circonstances exigeront l'adoption d'ouvrages en chevalets au lieu de remblais, les chevalets seront construits de la manière la plus solide, conformément aux plans et devis qui en seront fournis de temps à autre par l'ingénieur et avec des matériaux qu'il approuvera.

FONDATIONS.

28. Les fosses de fondations devront être creusées jusqu'à la profondeur que l'ingénieur jugera convenable pour la sûreté et la permanence des ouvrages à construire, et devront dans tous les cas être creusées jusqu'à une profondeur qui empêche la gelée d'affecter la maçonnerie ; et les matériaux tirés de ces excavations devront être déposés dans les remblais, à moins que l'ingénieur n'en ordonne autrement.

MAÇONNERIE.

29. Afin d'empêcher des retards dans la pose des rails, il pourra être à propos de bâtir des structures temporaires en bois avant de commencer la maçonnerie, ou pendant qu'on la bâtira. Si on l'exige, l'entrepreneur devra faire ces travaux suivant les instructions de l'ingénieur. La maçonnerie devra être d'une nature solide et permanente, et sous tous rapports semblable aux meilleurs ouvrages en maçonnerie sur le chemin de fer et semblable à celle en usage sur le chemin de fer de la Rive-Nord.

30. La maçonnerie ne sera commencée à aucun endroit avant que la fondation ait été convenablement préparée, ni avant qu'elle ait été examinée et approuvée par l'ingénieur, ni avant que l'entrepreneur ait fourni une quantitè suffisante de matériaux et d'outillage convenables pour pouvoir pousser les travaux d'une manière régulière et systématique.

31. La pierre employée dans toute la maçonnerie sur la ligne du chemin de fer devra être d'une nature durable, grande, bien proportionnée, et bien adaptée à la construction d'ouvrages solides et permanents.

32. La maçonnerie des aqueducs, soit en ciment, soit sèche, devra être construite en bonnes, saines et grandes pierres plates, posées en assises horizontales. Elle pourra être désignée comme maçonnerie de seconde classe. Les pierres employées pour cette classe de maçonnerie n'auront en général pas moins de trois pieds de superficie dans l'aire de l'assise ni moins de six pouces d'épaisseur, et devront être taillées au marteau de manière à former de bonnes assises avec joints d'un demi-pouce. Toutes les pierres devront être posées sur bon lit de carrière.

33. Les boutisses seront posées dans le mur, de l'avant à l'arrière, il y en aura au moins une à chaque cinq pieds dans la ligne du mur et fréquemment dans l'élévation. La largeur minima de lit allouée pour les panneresses sera de douze pouces. Dans les plus grandes structures, toutes les pierres devront être plus grosses en proportion convenable. On devra faire bien attention de produire des joints parfaits, et donner au tout un fini solide, propre et conforme à l'art, les joints verticaux étant taillés au marteau sur une largeur de huit pouces à partir du parement, et ils devront se recouvrir les uns les autres de 10 pouces.

34. Les murs des aqueducs encaissés seront finis en pierre, de toute l'épaisseur du mur, et les couverts auront 15 pouces d'épaisseur ou plus suivant l'ouverture ; ils devront s'appuyer d'au moins douze pouces sur chaque mur, et devront être mortaisés sur leurs supports latéraux et être assemblés assez serrés pour empêcher complètement la terre de tomber à travers.

35. Le fond des aqueducs sera pavé de pierres posées de champ, présenter une surface assez unie, être bien serrées et les interstices bien remplies de mortier clair. Le pavage aura de 12 à 16 pouces de profondeur.

36. La maçonnerie sera sèche ou noyée dans du mortier de ciment de Portland, selon que les circonstances l'exigeront. Dans la maçonnerie sèche, on devra spécialement faire attention à ce que les pierres soient massives et bien proportionnées.

37. Le mortier sera en ciment hydraulique de Portland.

38. Le ciment de Portland devra être frais moulu, de la marque qu'approuvera l'ingénieur, et devra être délivré sur le terrain et gardé en bon état jusqu'à ce qu'on l'emploie. Avant de s'en servir on devra fournir à l'ingénieur une preuve satisfaisante de ses propriétés hydrauliques, car on ne permettra l'emploi d'aucun ciment de qualité inférieure.

39. Le ciment de Portland devra être parfaitement mélangé avec des proportions convenables de sable propre, à gros grains âpres. Les proportions générales pourront être d'une partie de ciment pour deux parties de sable, mais on pourra varier cette proportion. Le mortier ne sera fait qu'à mesure qu'on en aura besoin, et devra être préparé et employé, sous la direction immédiate et à la satisfaction d'un inspecteur, par les hommes de l'entrepreneur, à défaut de quoi l'inspecteur pourra employer d'autres hommes pour préparer le mortier ; et toutes dépenses provenant de ce fait seront supportées par l'entrepreneur. Le coulis sera formé en ajoutant une quantité suffisante d'eau au mortier bien mélangé et bien proportionné.

40. Lorsqu'on se sert de mortier chaque pierre devra être noyée complètement et tassée solidement, les joints verticaux jointoyés solidement, et chaque assise devra être parfaitement de niveau et bien noyée dans du mortier clair.

41. Toute la maçonnerie devra être proprement et habilement pointée, mais si le pointage est fait hors de saison, ou si pour quelque autre raison il devait être fait de nouveau avant l'expiration du contrat, l'entrepreneur devra le

faire et le terminer à ses propres frais. Les ouvrages laissés inachevés à l'automne devront être convenablement protégés durant l'hiver par l'entrepreneur, à ses risques et frais; et les prix mentionnés dans les cahiers pour toute la maçonnerie seront considérés comprendre les batardeaux, l'épuisement, etc.

42. Après que la maçonnerie d'une structure aura été terminée depuis quatre ou cinq semaines, on pourra commencer à former le terrassement foulée par couches minces autour des murs, et de cette manière le remplissage devra se faire simultanément des deux côtés. L'entrepreneur devra être extrêmement soigneux en formant les remblais autour des aqueducs, parce qu'il sera tenu responsable de tous dommages que pourront subir les structures. Le foulage devra se faire avec soin, et le remplissage complet devra invariablement se faire par lits uniformes du bas en haut du remblai sans charger un côté de la maçonnerie plus que l'autre.

Ceci est un des devis mentionnés et annexés à l'original d'un certain contrat entre H. J. Beemer, écuier, et la *Qvebec and Lake St. John Lumber and Trading Company*, exécuté devant Cy. Tessier, notaire, à Québec, le 10 juillet 1883.

H. J. BEEMER,
W. WITHALL,
J. G. SCOTT,
CY. TESSIER, *N.P.*

(*Copie conforme.*)

CY. TESSIER.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

DEVIS GÉNÉRAL POUR LA POSE DES RAILS, LE BALASTAGE, LES RAILS, LES BATIMENTS ET L'ÉQUIPEMENT.

Ces ouvrages se feront directement sous les ordres du chef des cantonniers de la compagnie.

1. Les travaux de la pose des rails et du balastage comprendront toutes les locomotives, tous les wagons et le matériel, et toute la main-d'œuvre et les outils nécessaires pour charger, décharger et distribuer les rails, les attaches des joints, les crampons, les aiguilles et croisements, et les billes ou traverses; poser, lever, aligner, ensabler et niveler la surface de la voie; aussi faire les chemins conduisant aux fosses d'emprunt et poser toutes les voies de service; pour avoir, charger, transporter et décharger le ballast, le placer sur la plateforme et en faire le dressement.

POSE DES RAILS.

2. Les rails seront posés d'une largeur de voie de quatre pieds huit pouces et demi net entre les rails, et ils seront bien et soigneusement fixés aux joints, aux aiguilles et croisements; un soin tout spécial sera apporté à la pose des rails à écartement bien précis; les rails devront être bien chevillés, et dans les courbes le rail extérieur devra être surexhaussé. Les rails seront manipulés avec beaucoup de soin, et avant de laisser passer les locomotives ou les wagons, on les appuiera sur des traverses rapprochées et bien assises. On devra prendre toutes précautions pour les empêcher de devenir courbés au cours du ballastage. Dans toutes les courbes les rails devront être convenablement courbés

et ajustés à un gabarit de la courbe voulue. Avant d'être posés dans toutes les parties des travaux, à moins d'instructions contraires de la part de l'ingénieur, les rails seront posés à joints brisés, les extrémités des rails opposés ne reposeront pas sur la même traverse, mais à la moitié de la longueur du rail, soit en avant soit en arrière. L'entrepreneur sera responsable de toute courbure, dommage ou cassure des rails jusqu'à l'acceptation définitive des travaux, et le dommage que subiront les rails, s'il y en a, sera déterminé par l'ingénieur, et le montant en sera déduit du chiffre de son contrat. Les rails, les attaches et la pose des rails seront entièrement sous le contrôle de l'ingénieur.

3. Les dormants ou traverses devront être en épinette rouge, en pruche ou en cèdre, sains, mais pas plus de 25 pour 100 seront en cèdre, taillés d'une manière lisse, exempts de toute entaille, et coupés d'équerre à la hâche ou à la scie à chaque bout, de huit pieds de long, équarri sur deux côtés opposés à une épaisseur uniforme de six pouces, la surface équarrie n'ayant pas moins de six pouces sur l'un ou l'autre côté, au petit bout ; elles devront être posées autant que possible à une distance uniforme l'une de l'autre de deux pieds d'axe en axe, et à angles droits avec les rails ; les traverses de joint devront avoir une surface d'appui d'au moins 10 pouces en dessus et en dessous à leur plus petit bout.

4. L'entrepreneur posera toutes les voies de garage et tous les joints et croisements, au complet, comprenant les rails divergents et contre-rails, heurtoirs, cadres et engrenage d'aiguilles et signaux ; et il devra enlever de la voie et redresser tous les rails cintrés et endommagés ; et réparer tous les dommages faits avant l'acceptation définitive des travaux ; et de plus il sera tenu responsable de tous les matériaux qui lui seront fournis, et en donnera un reçu en en prenant livraison. La pose de la voie comprendra l'achat, la fourniture et le posage des madriers, y compris les clous barbelés, pour les traverses des chemins publics et privés, la distribution des rails, éclisses, crampons, aiguilles et croisements des traverses, leur pose sur la ligne-mère et les voies de garage, et centrer, ensabler et niveler la surface. La pose des rails sera payée au mille linéaire, 5,280 pieds.

BALLASTAGE.

5. Le terrain des sablières d'emprunt et leurs approches seront fournis par l'entrepreneur et approuvés par l'ingénieur. En choisissant ces terrains, on donnera toujours la préférence aux endroits où l'on pourra se procurer les meilleurs matériaux, tout en ayant égard à la convenance de l'entrepreneur. En exploitant quelqu'une de ces sablières, si l'on trouvait que les matériaux ne convenaient pas au ballastage, l'ingénieur aura le pouvoir de forcer l'entrepreneur à l'abandonner et d'en ouvrir d'autres.

6. La terre de surface de toutes les carrières sera enlevée partout où il y en aura, et on ne placera sur la plate-forme d'autres matériaux que du bon gravier, propre, exempt de terre, argile, terre glaise ou sable glaiseux ; on ne permettra de placer aucune grosse pierre. La grosseur maxima du gravier ne devra pas dépasser 3 pouces de diamètre. La voie sera soulevée de manière qu'il y ait une épaisseur moyenne de 6 pouces en dessous des traverses, et le ballast devra être bien foulé et tassé en dessous et autour d'elles. A mesure qu'on soulèvera la voie, le bout de la partie soulevée sera d'au moins trois longueurs de rails, et avant de permettre aux trains de passer sur la partie inclinée de la voie, on devra la rendre suffisamment solide pour empêcher les rails de plier ou les joints des rails de se tordre. Après le haussement, la voie sera centrée, bourrée, nivelée et réglée d'une largeur convenable

7. Dans le cas où on exigera un ballastage complet, il faudra soulever la voie une seconde fois de la même manière et avec les mêmes précautions que pour la première fois, afin d'obtenir une épaisseur uniforme de 12 pouces sous les traverses.

8. Dans les tranchées en terrains humides l'ingénieur aura le pouvoir d'ordonner de poser une plus grande épaisseur de ballast s'il le juge nécessaire.

9. L'entrepreneur entretiendra toutes les traverses des chemins publics et privés dans une condition sûre et en état de service durant le cours des travaux, les laissant bien et convenablement planchéiées en dedans et en dehors des rails et couvertes de gravier d'une épaisseur d'au moins dix pouces sur une distance de 50 pieds des deux côtés de la voie.

10. L'entrepreneur laissera la voie au complet et bien réglée. Le ballast sera nivelé de la manière voulue, et le tout sera exécuté suivant les directions et l'approbation de l'ingénieur ou autre officier régulièrement nommé.

11. L'entrepreneur sera payé d'après des estimations progressives par verge cube pour tout le ballast posé sur la voie, le mesurage devant se faire dans la carrière ou l'excavation, et le prix par verge cube devra couvrir le coût du posage des rails jusqu'à la carrière, le nettoyage du terrain, l'excavation, le transport, la manutention, la pose du ballast sur la voie et son nivellement de la manière convenable.

13. Les rails seront du meilleur acier anglais, de 60 livres par verge, ou pas moins de 56 livres, à l'option de l'ingénieur consultant ; ils seront inspectés durant et après fabrication, et approuvés par C. P. Sandberg, avec semelle et éclisse. Les plan et marque seront subordonnés à l'approbation de l'ingénieur consultant ainsi que les boulons et crampons nécessaires.

14. Tous les ponts de plus de 60 pieds d'ouverture seront en fer, et toutes les arches de 60 pieds et moins pourront être en fer ou en bois, selon que le décidera l'ingénieur consultant. Tous les ponts équivaudront ceux exigés du chemin de fer Canadien du Pacifique, et devront porter des locomotives dites "Consolidation;" les arches de moins de 60 pieds pourront reposer sur des culées en maçonnerie de seconde classe ou de pin. Les plans, devis et épreuves seront subordonnés à l'approbation de l'ingénieur. Les ponts devront être peinturés avec de la peinture à l'épreuve du feu, et elle sera renouvelée jusqu'à l'achèvement du chemin aussi souvent que l'ordonnera l'ingénieur.

15. Une gare pour les voyageurs sera construite au terminus de Québec, et un hangar à marchandises, d'après des plans et devis à fournir par l'ingénieur de la compagnie, ne devant pas coûter moins de $12,000. Où l'ordonnera l'ingénieur, il sera construit quatre stations semblables à celles de Saint-Raymond et dix stations semblables à celles du lac Saint-Joseph. Toutes les stations seront garnies de pupitres, livres, casiers à billets et autres meubles, prêts au service.

16. Ateliers à Québec. Ateliers de réparations au Lac Saint-Jean. (25) remises pour les wagons à manivelle. Dix wagons à bois.	D'une valeur de $50,000.

Tout devant être construit d'après des plans que fournira l'ingénieur et qu'approuvera l'ingénieur consultant. Les ateliers et ateliers de réparations seront munis de toutes les machines et tous les outils nécessaires.

17. Il sera construit sur toute la longueur du chemin de fer une ligne de télégraphe solide et forte, avec lourds poteaux en cèdre et les instruments nécessaires à toutes les stations. La ligne sera construite de manière à se con-

former aux termes du contrat de la compagnie avec la Compagnie de Télégraphe de Montréal, qui fournit et pose les fils et plante les poteaux.

18. Des voies de garage égales à cinq pour cent de la longueur totale du chemin de fer seront fournies par l'entrepreneur aux endroits qu'on lui indiquera.

19. A Québec un réservoir devant contenir 40,000 gallons.
A Saint-Raymond un réservoir devant contenir 20,000.
Et entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, 10 réservoirs pouvant contenir en moyenne 15,000 gallons chacun.

Les réservoirs seront munis de tous les appareils nécessaires prêts au service, et tous devront être à l'épreuve de la gelée et seront construits d'une manière solide telle qu'ordonnée, et devront être approuvés par l'ingénieur.

20. L'entrepreneur fournira le matériel roulant suivant:

10 locomotives, cylindres 17 x 24 pouces, de modèle et fabrication approuvés, avec option en faveur de la compagnie de prendre une valeur égale de locomotives "Consolidation" de 20 x 24 pouces de tous modèles ou d'un seul modèle. Toutes les locomotives seront des fabrications de Rhode Island, de Baldwin ou de quelqu'autre, à la satisfaction de l'ingénieur consultant.
6 wagons de voyageurs de 1re classe.
6 " " 2e classe.
1 wagon pour le paie-maître.
4 wagons pour les bagages, la malle et les messageries.
73 wagons fermés.
200 wagons plateformes.
3 chasse-neige, avec ailes et ailerons.
25 wagons à manivelle.
1 wagon de sauvetage, avec grue.

Tout le matériel roulant devant être neuf, de modèle moderne, avec les plus récentes améliorations, et essieux, ressorts, accouplements-type, etc., et devront être approuvés avant l'achat.

Les cinq pages précédentes sont un des devis mentionnés et annexés à l'original d'un contrat entre H. J. Beemer, et la *Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company*, exécuté devant Cy. Tessier, notaire, à Québec, le 10 juillet 1883.

W. WITHALL,
J. G. SCOTT,
H. J. BEEMER,
CY. TESSIER, N.P.

(*Copie conforme.*)

CY. TESSIER, N. P.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

Annexe A.

Québec, 188 .

Liste de la valeur et des quantités approximatives des travaux à faire et à exécuter sur le contrat n° 4, s'étendant du lac Simon au lac Saint-Jean, distance admise de 135 milles, et aussi depuis le pont sur chevalets de la Maison Blanche jusqu'à Québec, distance d'environ 12 milles.

Quantités.	Description des travaux.	Taux.	Montant.	Total.
	Chaussée.			
1,740	Acres, déboisement et essartement	$63 00	$109,620 00	
2,646,000	Verges cubes, excavation de terre	0 30	793,800 00	
146,000	do do roc	1 60	233,600 00	
13,300	do maçonnerie de 1re classe	10 00	133,000 00	
9,600	do do 2e classe	7 00	67,200 00	
385,440	Traverses, épinette rouge, cèdre et pruche	0 25	96,360 00	
21	Clôtures en fil métallique	512 00	10,752 00	
147	Ponceaux en bois et garde-bestiaux, par mille	100 00	14,700 00	
				$1,459,032 00
	Ponts.			
2,000	Pieds linéaires de superstructure de ponts	40 00		80,000 00
	Rails et attaches.			
13,860	Tonnes de rails d'acier sur ces travaux, 94 2/7 tonnes par mille, 60 lbs par verge	28 00	$388,080 00	
735,000	Lbs, crampons	0 03½	25,725 00	
235,000	Lbs, boulons et écrous	0 04	9,400 00	
518	Tonnes d'éclisses	28 00	14,529 48	
				437,734 00
	Pose de la voie.			
147	Posage de la voie	225 00		33,075 00
	Ballastage.			
294,000	Verges cubes de ballast	0 30		88,200 00
	Ligne de télégraphe.			
147	Milles de télégraphe (à const. par la Cie. de Tél.)	50 00		7,350 00
	Garage.			
7	Milles de garage, y compris les rails	5,000 00		35,000 00
	Batiments des stations.			
1	Station et hangar à marchandises à Quebec		$12,000 00	
4	" " semblables à St. Raymond,		7,200 00	
10	" " " St. Joseph		7,000 00	
				26,200 00
	Matériel roulant.			
10	Locomotives de 1ère classe	$12,000 00	$120,000 00	
12	Wagons à voyageurs (6 de 1ère classe, et 6 de 2me classe et combinés)		48,000 00	
1	Wagon de paie-maitre		4,500 00	
4	Wagons, bagages, malle et messageries	2,000 00	8,000 00	
73	Wagons fermés	560 00	40,880 00	
200	Wagons plateformes	460 00	92,000 00	
3	Chasse-neige	2,000 00	6,000 00	
25	Wagons à manivelle	60 00	1,500 00	
1	Wagon de sauvetage		800 00	
				321,680 00

LISTE de la valeur approximative et des quantités des travaux faits et à exécuter sur le contrat n° 4, etc.—*Fin.*

Quantités.	Description des travaux.	Taux.	Montant.	Total.
	SERVICE DE L'EAU.			
1	Réservoir à Québec, 40,000 gallons.....	.....	$4,000 00	
1	" St-Raymond, 20,000 gallons.....	.....	2,500 00	
10	" le long de la ligne, 15,000 gallons.....	.....	20,000 00	
				26,500 00
	"C." ATELIERS.			
	Ateliers à Québec et outils, ateliers de réparations au Lac St-Jean et outils, remises pour les wagons à manivelle, et hangar à bois.....	.....	.....	50,000 00
	TRAVAUX D'ART.			
147	Milles, tracé et travaux d'art.....	$500 00	.....	73,500 00
	DÉPENSES ÉVENTUELLES.			
	Pour couvrir le droit de passage, les omissions, terrains à la tête de la ligne au Lac St-Jean ; les terrains de stations entre le lac Simon et le lac St-Jean, et tous autres ouvrages qui pourront résulter de l'ouverture du pays, (et l'ingénieur consultant usera de son jugement quant à la distribution de la balance de cette somme sur tous les travaux ou pour la reclassification des matériaux si c'est nécessaire.)	.....	.....	301,728 52
				$2,940,000 00

NOTE.—Il doit être compris que cette estimation est faite dans le but d'arriver à connaître la valeur des ouvrages faits ; que les quantités ci-dessus ne sont qu'approximatives, et que toute augmentation ou omission dans l'estimation qui précède, n'affectera en aucune manière l'obligation de l'entrepreneur de faire et de finir tout ce qui est nécessaire pour l'achèvement complet du chemin de fer, et les quantités approximatives qui précèdent n'obligeront pas non plus l'entrepreneur à faire plus d'ouvrage que n'en exigent le contrat et le devis.

A. L. LIGHT,
H. J. BEEMER,
W. WITHALL,
J. G. SCOTT,
CY. TESSIER, N. P.

DÉCOMPOSITION du cahier de la valeur des diverses sortes d'ouvrages à faire, pour faciliter la consultation.

Détails.	Total.	Par mille.
Chaussée et maçonnerie	$1,459,032 00	$9,925 00
Rails et attaches	437,734 48	2,980 00
Ponts, posage des rails et ballastage	201,275 00	1,370 00
Télégraphe, voies de garage, stations, ateliers, service d'eau et travaux d'art	218,550 00	1,485 00
Matériel roulant	321,680 00	2,190 00
Dépenses éventuelles	301,728 52	2,050 00
	$2,940,000 00	$20,000 00

A. L. LIGHT,
W. WITHALL,
J. G. SCOTT,
H. J. BEEMER,
CY. TESSIER, N. P.

(*Copie conforme.*)

CY. TESSIER, N. P.

ANNEXE A.

LISTE des valeurs qui seront attribuées aux ouvrages suivants dans la préparation des estimations progressives mentionnées dans le contrat, pour lesquelles les chiffres suivants n'ont été préparés qu'en vue de s'assurer de la valeur proportionnelle des ouvrages que l'entrepreneur pourra faire de temps à autre.

N° 1.	Matériaux excavés des fondations, déposés dans les remblais, par verge cube	0 40
2.	Creusage de fossés dans les tranchées, au-dessous du niveau de formation, par verge cube, terre	0 30
	do do roc	2 50
3.	Egouts, par verge cube	0 25
4.	Traverses de chemins publics, des deux côtés, ($50 chaque côté)	100 00
5.	Maçonnerie de seconde classe en ciment de Portland, par verge cube	8 00
6.	Ciment canadien, par verge cube	7 00
7.	Murs de sontènement en pierre sèche, par verge cube	3 50
8.	Bois de pin dans les superstructures de ponceaux ouverts par 1,000 pds, M.P., y compris la main-d'œuvre	30 00
9.	Bois équarri dans les fondations, par 1,000 pds, M.P., y compris la main-d'œuvre	15 00
10.	Planches dans les fondations, par 1,000 pds, M.P., y compris la main-d'œuvre	18 00

11.	Pavage dans les aqueducs, par verge cube, en ciment.....	4 00
12.	Blocailles dans et autour des fondations, par verge cube.	2 00
13.	Blocailles dans les talus, par verge cube.....	2 00
14.	Cailloux à la place de ponceaux, placés en position, par verge cube.....	1 00
15.	Belles brousailles d'épinette posées à la main, près de 6 pouces d'épaisseur, par verge cube.....	0 20
16.	Pieux battus, y compris le bois pas moins de 10 pouces, à la partie supérieure, la partie en terre seulement à mesurer, par pied linéaire, y compris le bois, partie dans la terre.....	0 25
17.	Au-dessus de terre.....	0 25
18.	Bois de pin marchand équarri, dans les ponts, chevalets, ou autres structures, y compris la main-d'œuvre, par 1,000 pds, M.P.; superstructure des ponts à fermes non comprise.....	35 00
19.	Bois d'épinette marchand équarri, dans les ponts, chevalets, ou autres structures, y compris la main-d'œuvre, par 1,000 pds, M.P.....	25 00
20.	Bois d'épinette rouge marchand équarri, dans les ponts, chevalets, ou autres structures y compris la main-d'œuvre, par 1,000 pds, M.P.....	30 00
21.	Fer malléable affiné, dans les structures, y compris la main-d'œuvre, par livre.....	0 10
22.	Toute fonte approuvée, dans les structures, y compris la main-d'œuvre, par livre.....	0 06
23.	Béton hydraulique, par verge cube.....	9 00
24.	Meilleur ciment hydraulique de Portland délivré sur place, par baril.....	4 00
25.	Traverses en épinette rouge 8x6x6, au bout le plus étroit, par 100.....	25 00
26.	Traverses en pruche 8x6x6, par 100.....	25 00
27.	Ballast approuvé, y compris l'exhaussement, le bourrage, etc., si on en trouve sur place, y compris le transport, par verge cube.....	0 30
28.	Transport supplémentaire de terre, gravier, roc, ou blocaille, au delà des limites du contrat, pour chaque mille additionnel, par verge cube.....	0 02
29.	Posage des pointes d'aiguilles et croisements, par paire, y compris le bois.....	80 00

Cette feuille et les trois précédentes de l'annexe A, mentionnées et annexées à l'original d'un certain contrat passé entre H. J. Beemer, et la *Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company*, exécuté à Québec le 10 juillet 1883, devant Cy. Tessier, notaire.

W. WITHALL,
J. G. SCOTT,
H. J. BEEMER,
CY. TESSIER, N. P.

(*Copie conforme.*)

LISTE B.

ESTIMATION DES OUVRAGES À FAIRE ENTRE SAINT-RAYMOND ET LA JONCTION.

Saint-Raymond, " tranchée dans l'argile, 2,000 v. à 25c par v.	$500 00
Lac Sergeant, *Clay Horn*, 200 v. à 25c. par verge	50 00
do *Clay Rock*, 30 v. à 25c. par verge	37 50
Du camp n° 1 au réservoir, élargissement de la tranchée et des fossés Saint-Joseph, à 25c. la verge	155 00
Fosses garde-bestiaux à Morrisey (à part le bois)	20 00
Tranchée dans les cailloux à l'est du marais, 200 verges à 25c. la verge	50 00
Maçonnerie en pierre sèche à Saint-Ambroise pour protéger le ruisseau, 260 verges à $3 la verge	780 00
Environ 600 pieds de pièces de protection à Saint-Ambroise pour protéger le remblais et le chemin public, soit 600 pieds, à $1 par pied	600 00
Une semaine de ballastage avec 25 hommes, 150 jours à $1 par jour	150 00
	$2,342 00

JAS. CADMAN,
A. L. LIGHT,

Ceci est l'annexe B mentionnée et annexée à l'original d'un certain contrat fait entre H. J. Beemer et la *Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company*, exécuté à Québec devant Cy. Tessier, notaire, le 10 juillet 1883.

W. WITHALL,
J. G. SCOTT,
H. J. BEEMER,
CY. TESSIER, N. P.

(*Copie conforme.*)

C. TESSIER, N.P.

ANNEXE C.

QUÉBEC, 21 juin 1883.

Mémoire des dépenses de bureau, travaux d'art, etc., à payer par M. H. J. Beemer, durant le terme de son contrat.

Secrétaire et gérant, par année	$2,500
Ingénieur en chef	2,000
Ingénieur consultant	2,000
Dessinateur	1,400
Comptable	1,800
Commis	600
Avocats	300
Loyer de bureau, combustible, papeterie et dépenses.	1,000
	$11,000

Ceci est l'annexe C., mentionnée et annexée à l'original d'un certain contrat fait entre H. J. Beemer et la *Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company*, exécuté à Québec le 10 juillet 1883, devant Cy. Tessier, notaire.

W. WITHALL,
H. J. BEEMER,
J. G. SCOTT,
CY. TESSIER, N.P.

(*Copie conforme.*)

CY. TESSIER, N.P.

ANNEXE D.

Liste du matériel à délivrer par M. H. J. Beemer, sur le chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, tel que stipulé dans son contrat.

4 pelles à vapeur et 3 chaudières à vapeur.
500 pelles.
200 pics.
20 chevaux (20)
20 tombereaux (20)
40 wagons-bascule.
5 fardiers.
3 grues à vapeur et accessoires (si l'ouvrage le permet).
2 pompes à vapeur.
10 charrues de construction.
20 excavateurs.
100 brouettes.
10 rails de croisement et aiguilles pour les voies temporaires.

L'entrepreneur devant parfaire une valeur de $25,000 en ajoutant des haches, pics, appareils de pétardement et autre outillage. Il est aussi entendu qu'il lui sera permis de varier les quantités respectives des articles qui précèdent et de leur en substituer d'autres selon l'occasion, mais sans diminuer la valeur totale.

Cette liste est l'annexe D., mentionnée et annexée à l'original d'un contrat entre H. J. Beemer et la *Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and trading Company*, exécuté à Québec devant Cy. Tessier, notaire, le 10 juillet 1883.

W. WITHALL,
H. J. BEEMER,
J. G. SCOTT,
CY. TESSIER,

(*Copie conforme.*)

CY. TESSIER, N.P.

Pièce "JS" 3, pour la couronne ; produite le 22 septembre 1892.

G. P. HAMEL
Secrétaire, C. R.

ÉTAT DES DENIERS REÇUS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL POUR AIDER AU CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

	$. cts.		
1883.		1883.	
17 novembre, reçu	32,000.00	17 nov. payé au ministère des douanes. droits sur rails	87,644.45
		" H. J. Beemer	24,355.55
1885.		1885.	
6 mai, "	37,027.00	15 mai, Payé Ross et Cie	37,027.00
23 septembre, "	38,373.00	23 septembre, " "	38,373.00
20 novembre, "	27,840.00	20 novembre, " "	27,840.00
1886.		1886.	
21 janvier, "	24,532.00	21 janvier, " "	24,532.00
23 février, "	96,000.00	23 février, " "	96,000.00
24 juillet, "	6,000.00	24 juillet, " "	6,000.00
11 octobre, "	83,688.00	11 octobre, " "	83,688.00
24 décembre, "	48,747.00	24 décembre, " "	48,747.00
14 " "	3,310.00	14 " " "	3,310.00
1887.		1887.	
15 février, "	60,474.00	15 février, " "	60,474.00
13 septembre, "	103,479.00	13 septembre, " "	103,479.00
24 octobre, "	85,814.00	24 octobre, " "	85,814.00
1888.		1888.	
10 avril, "	42,720.00	10 avril, " "	42,720.00
1889.		1889.	
1er mars, "	19,911.00	1er mars, " "	19,911.00
26 octobre, "	38,440.00	26 octobre, " "	38,440.00
1891.		1891.	
16 janvier, "	20,800.00	16 janvier, " "	20,800.00
16 février, "	15,150.00	16 février, " "	15,150.00
20 " "	1,400.00	20 " " "	1,400.00
20 " "	26,300.00	20 " " "	26,300.00
30 avril, "	6,700.00	30 avril, " "	6,700.00
21 octobre, "	9,600.00	21 octobre, " "	9,600.00
16 novembre, "	4,522.73	16 novembre, " "	4,522.73
1892.		1892.	
30 janvier, "	12,100.00	30 janvier, " "	12,100.00
	$844,927.73		$844,927.73

QUÉBEC, 20 septembre 1892.

Pièce "JS" 4, pour la couronne ; produite le 23 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

Ce jour, le septième de janvier mil huit cent quatre-vingt-sept, devant Cy. Tessier, soussigné, notaire public pour la province de Québec, Puissance du Canada, résidant en la cité de Québec, ont personnellement comparu :

La Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, régulièrement constituée en corporation et ayant son siège d'affaires principal en la cité de Québec, représentée à cet acte par Simon

Peters, de la dite cité de Québec, écuier, entrepreneur et constructeur, vice-président, et James Guthrie Scott, du même lieu, écuier, secrétaire de la dite compagnie, ici présents et spécialement autorisés pour toutes et chacune des fins du présent acte par une résolution en date de ce jour, appelée "La Compagnie," d'une part.

Et Horace Jansen Beemer, de la cité de Montréal, écuier, entrepreneur, ci-après appelé "l'entrepreneur," qui pour les fins du présent acte élit irrévocablement domicile dans la cité de Québec, d'autre part.

Lesquelles dites parties ont déclaré, stipulé et convenu ce qui suit, savoir :

Clause 1. Le dit entrepreneur par les présentes s'engage et s'oblige à et en faveur de la dite compagnie et pour et en considération des stipulations, conditions et conventions ci-après mentionnées :

Substance de ce contrat.

1. De trouver et fournir tous les droits de passage, terrains de stations, outils, outillage, instruments et matériaux quelconques nécessaires, et à tracer, construire, bâtir, terminer, équiper et finir sous tous rapports à la satisfaction de la compagnie et de ses ingénieurs les embranchements ou prolongements suivants du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, savoir :

Prolongement est.

Premièrement.—Le prolongement est de la ligne-mère depuis la jonction de la Pointe-aux-Trembles jusqu'à Chicoutimi (et jusqu'à Saint-Alphonse si les subventions sont accordées jusque là), une distance d'environ soixante et quatre milles.

Embranchement de La Tuque.

Secondement.—Une ligne d'embranchement depuis quelque point sur la ligne-mère, que la compagnie choisira, jusqu'à La Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, environ trente milles.

Embranchement de Saint-Gabriel.

Troisièmement.—Une ligne d'embranchement à partir de la station Saint-Gabriel, jusqu'à l'établissement de la Rivière-aux-Pins, environ dix milles.

Prolongement ouest.

Quatrièmement.—Le prolongement ouest de la ligne depuis le point jusqu'auquel l'entrepreneur construit maintenant la ligne-mère, au cent quatre-vingt-quatrième mille de Québec, près de Roberval, jusqu'à Saint-Prime, environ douze milles.

Matériel roulant, etc.

Ainsi que les lignes de télégraphes, clôtures, bâtiments et meubles de stations, ateliers, matériel roulant et tous autres accessoires tels que plus complètement détaillés dans le devis annexé.

Deux bateaux à vapeur.

2. De construire, équiper et fournir sous tous rapports, à la satisfaction de la compagnie, deux bateaux à vapeur pour les voyageurs et le fret, d'un plan et de dimensions à être approuvés par la compagnie, l'un ne devant pas transporter moins de trois cents voyageurs et l'autre pas moins de deux cents voyageurs, et de placer le premier sur le lac Saint-Jean et le second sur la rivière Saint-Maurice, pour faire le service entre La Tuque et les Piles ; et de construire les quais et phares nécessaires sur le lac Saint-Jean, et les quais, balises et bouées sur la rivière Saint-Maurice, tel que l'ordonnera l'ingénieur de la compagnie pour rendre la navigation sûre.

Renvoi aux annexes.

Le tout de la manière la plus solide et la plus conforme à l'art et aux termes et conditions de ce présent contrat et conformément aux conditions supplémentaires du contrat et aux deux devis qui sont annexés à l'original du contrat—et signés par les parties et le dit

notaire *ne varietur* ; lequel document ainsi que la liste des valeurs qui est aussi annexée et signée comme ci-dessus, seront considérés comme formant un, avec ce présent acte, et seront interprétés comme formant ensemble le contrat.

Clause 2e. Or ces présentes et moi, le dit notaire, font foi que ce contrat et cette entreprise sont faits par les dites parties aux termes et conditions exprès suivants, savoir :—

Direction et approbation des travaux.

Clause 3e. Tous les travaux à faire et les matériaux à fournir en vertu de ce contrat seront faits sous la direction de l'ingénieur de la compagnie et seront subordonnés à l'approbation de l'ingénieur consultant.

Le prolongement est sera construit semblable à la ligne-mère.

Clause 4e. Le prolongement jusqu'à Chicoutimi ou est sera construit sous tous rapports comme la ligne-mère, avec rails d'acier (inspection Sandberg) de cinquante-six (56) livres par verge ; tous les ponts de plus de soixante pieds d'ouverture seront en acier ou en fer, assez forts pour les locomotives dites "Consolidation," reposant sur des piles et culées en maçonnerie de première classe ; des ponceaux en bois encaissés ou des ponceaux sur poutrelles à ciel ouvert seront construits lorsque les remblais ne dépasseront pas douze pieds et des chevalets en bois ou des ponts sur pilotis aux endroits où l'on se sert d'ouvrages semblables sur la ligne-mère, entre le lac Simon et le lac Saint-Jean ; les ponceaux devront être en maçonnerie de seconde classe lorsque les remblais dépasseront douze pieds de hauteur ; aucune rampe de dépassera celles de la ligne-mère entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et aucune courbe ne devra dépasser huit degrés ; et les rampes et courbes seront les meilleures que la nature du pays permettra de construire à un prix raisonnable, dont l'ingénieur consultant sera juge, tous les autres embranchements, y compris le prolongement ouest à partir de la Pointe-aux-Trembles, seront construits avec des rails d'acier de cinquante-six livres comme ci-dessus, mais pourront avoir des ponts à superstructures en bois pour n'importe quelle largeur de rivière, les culées devant être en caissons de bois lorsque la largeur à traverser ne dépassera pas cent pieds ; pour les plus grandes largeurs à traverser on devra se servir de maçonnerie, et les rampes et courbes telles que la nature du pays permettra de les construire à un prix modéré ; aucune rampe ne devant dépasser cent trente-deux pieds par mille et aucune courbe dépasser huit degrés, excepté aux raccordements ou stations ou sur les embranchements de La Tuque et de Saint Gabriel, où l'on pourra faire de courbes de dix degrés ; la chaussée sera dans tous les cas construite assez haut pour empêcher la neige d'arrêter les trains.

Embranchements.

Les plans de tracés, ponts, stations, etc., etc., devront être approuvés.

Clause 5e.—Tous les plans ou profils de tracé, y compris les rampes et les courbes, et les plans de tous les ponts, ponceaux, stations, ateliers, clôtures et toutes autres constructions seront subordonnés à l'approbation de la compagnie et de l'ingénieur consultant et du conseil de direction, laquelle approbation sera certifiée sur les dits plans par le président, le secrétaire et les ingénieurs de la compagnie, avant que ces travaux ne commencent.

Conditions de la Compagnie du chemin de

Clause 6e.—L'entrepreneur se charge de remplir toutes les conditions des résolutions suivantes de la compagnie du chemin de fer

du Saguenay au Lac Saint-Jean, datées du 28 juillet 1889, ayant rapport au prolongement est, savoir :— fer du Saguenay au Lac Saint-Jean.

"Que cette compagnie consent à ce que le gouvernement fédéral transporte et paie à la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean la subvention accordée durant la dernière session à cette compagnie pour la construction du chemin de fer devant relier le chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean à Chicoutimi et Saint-Alphonse, aux conditions suivantes, savoir :—

1. A condition que la dite Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean paie sans délai aux directeurs de cette compagnie les dépenses encourues par eux jusqu'à présent, lesquelles sont estimées à six mille piastres sans obligation de fournir un compte en détail.

2. A condition que le chemin à construire suivra autant que possible le tracé fait par l'ingénieur de cette compagnie jusqu'à Chicoutimi et Saint-Alphonse en mettant la station de Chicoutimi au quai du gouvernement ou à une distance en face ou vis-à-vis qui n'excédera pas vingt arpents.

3. A condition que les usines pour le dit embranchement soient construites dans la ville de Chicoutimi ou près de ses limites, et que les ouvrages généraux de réparations, etc., y soient faits.

4. A condition que la partie du chemin s'étendant de la jonction au poste Metabetchouan soit construite avant le premier de janvier prochain et que le reste du chemin soit fait dans le plus court délai possible, savoir, dans le délai de deux ans à compter de l'acceptation de cette résolution.

5. A condition que le tarif pour les voyageurs et le fret soit uniforme par mille sur le parcours de tout le chemin de Saint-Alphonse et Chicoutimi à Québec.

6. A condition qu'un citoyen de Chicoutimi qui sera désigné par l'évêque de Chicoutimi soit admis et maintenu à l'avenir comme directeur dans la compagnie principale du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, et qu'un autre du comté aussi à désigner par l'évêque de Chicoutimi soit aussi admis dans le bureau de direction de la Compagnie du chemin de fer de Québec à la Baie James, le tout pour représenter les intérêts du bas du comté, et ces représentants seront des directeurs ordinaires de ces compagnies."

Clause 7e.—L'entrepreneur convient de bâtir, finir et équiper un nombre suffisant de stations nécessaires aux opérations de la longueur du chemin entrepris par les présentes, ne dépassant pas douze en tout, et aussi six réservoirs avec pompes de la même capacité que ceux de la ligne-mère. Stations, réservoirs, etc., etc., etc.

Clause 8e.—L'entrepreneur convient de fournir le matériel roulant qui suit pour les différents embranchements, comme l'exige la compagnie, et le tout pas plus tard que la date fixée pour l'achèvement du contrat, savoir :— Matériel roulant.

—	Pour Chicoutimi.	Pour La Tuque.	Pour St-Gabriel.	Pour le prolongement.	Total.
Locomotives (Consolidation, Mogul ou 18 et 24 voyageurs, tel que spécifié par l'ingénieur de la compagnie	6	2	1	—	9
Voitures à voyageurs, 1re classe	2	—	—	—	2
do 2e classe	1	—	—	1	2
do dortoirs	1	—	—	—	1
do 1ère et 2e classes combinées	—	1	1	—	2
Wagons fermés	34	4	—	2	40
Wagons à bestiaux	8	—	—	2	10
Wagons à bagages, malle et messageries	2	1	—	—	3
Fourgons de conducteurs	1	1	—	—	2
Wagons plateformes	70	40	10	10	130
Chasse-neige (ailes et ailerons combinés)	2	1	—	—	3
do (ailerons)	1	1	—	—	2
Wagons à manivelle	12	5	2	1	20

A part ce qui précède, les entrepreneurs placeront sur le chemin et délivreront avant l'achèvement final de ce contrat, un wagon à voyageurs de 1re classe, vingt-trois wagons fermés et quatre-vingt wagons plateformes.

Rémunération des directeurs, dépenses de bureaux, etc., etc.

Clause 9e.—L'entrepreneur convient de payer à partir du 10 de juillet mil huit cent quatre-vingt-trois, à chacun des directeurs de la compagnie, une somme de cinq ($5) dollars pour chaque et toute assemblée de son conseil de direction, à laquelle ce directeur a été, ou sera présent ; outre cette somme, il paiera à la compagnie, par versements mensuels égaux, une somme annuelle de six mille dollars, conformément à la liste C annexée, jusqu'à l'achèvement de ce contrat, et aussi longtemps que l'entreprise toute entière ne sera pas finalement acceptée par l'ingénieur de la compagnie, pour faire face aux appointements des ingénieurs et de leurs aides, du secrétaire et des employés, ainsi qu'aux dépenses du bureau ; cette clause, en autant qu'elle concerne les items de la liste en dernier lieu mentionnés, qui sont couverts par une clause semblable dans le contrat du 10 juillet mil huit cent quatre-vingt-trois, ne prendra effet que lorsque les paiements faits en vertu de cette clause semblable auront cessé.

Possession de chaque section à la compagnie aussitôt que terminée, avec accessoires.

Le 31 décembre 1889 est la date fixée pour l'achèvement de toutes les lignes.

Clause 10e.—Les entrepreneurs donneront à la compagnie possession de chaque embranchement ou section des chemins à construire en vertu de ce contrat, aussitôt qu'ils seront terminés, et, pas plus tard que le 31 décembre (1889) mil huit cent quatre-vingt neuf, ils mettront la compagnie en possession exclusive de tous les dits chemins et embranchements, avec l'équipement, le matériel roulant, les bateaux à vapeur, balises, bouées et tout ce qui s'y rattache, tel que déjà décrit.

Feux dans les bois.

Clause 11e.—Il est par les présentes expressément entendu que l'entrepreneur devra être extrêmement soigneux, et devra prendre toutes les précautions nécessaires pour empêcher les feux dans les bois, le bois de construction étant une des principales ressources du chemin de fer, et l'essartement et la construction rendus nécessaires pour les fins du présent contrat se feront autant

que possible durant la saison d'hiver ; et l'entrepreneur sera seul responsable de tous dommages causés par aucune des opérations se rattachant à la construction du dit chemin de fer.

Clause 12e.—S'il survenait aucun différend ou dispute entre l'entrepreneur et la compagnie ou ses ingénieurs, l'affaire sera soumise à l'ingénieur consultant, dont la décision sera finale.

Différends etc., renvoyés à l'ingénieur consultant.

Clause 13e.—M. A. L. Light est par les présentes nommé par les parties contractantes, ingénieur consultant pour les fins du présent contrat, et s'il venait à décéder, ou résigner sa charge, ou s'il devenait incapable ou ne voulait pas agir, son successeur sera choisi de consentement mutuel par les parties, et dans le cas où ces dernières ne pourraient s'entendre sur le choix à faire, la nomination sera faite par M. Walter Shanly ou quelque autre ingénieur de même réputation que choisira le ministre des chemins de fer et canaux du Canada.

Nomination de A. L. Light comme ingénieur consultant, et celle de son successeur.

Clause 14e.—Comme la compagnie donne à l'entrepreneur toutes les subventions, hypothèques et autres moyens avec lesquels le chemin doit être construit, ce contrat comprendra, et l'entrepreneur sera obligé de fournir, sans frais supplémentaires, tout ce qui sera nécessaire pour l'achèvement complet du chemin de fer entrepris par le présent contrat, et son équipement parfait, avec tout ce qu'il faut à un chemin de fer pour son exploitation et son entretien convenable, à la satisfaction et à l'acceptation des ingénieurs, que ce soit ou non spécifié dans le présent contrat.

Ce que comprendra ce contrat.

Clause 15e.—L'octroi de la subvention fédérale sera subordonné aux conditions d'une convention, qui doit être faite entre le gouvernement fédéral et la compagnie, laquelle convention et les conditions qu'elle contiendra, l'entrepreneur s'oblige d'accepter ainsi que les termes et conditions qui pourront être attachés à toute autre subvention ou boni du gouvernement ou de municipalités.

Conventions, termes et conditions au sujet des subventions fédérales et autres.

Clause 16e.—Toutes les estimations mensuelles faites par l'ingénieur de la compagnie en vertu de ce contrat, seront ainsi établies sur la base des prix mentionnés dans la liste "A" annexée à l'original des présentes, lesquels prix seront considérés être la valeur en argent des différentes sortes d'ouvrages ou de matériaux qui y sont nommés.

Sur quelle base seront établies les estimations mensuelles.

Clause 17e.—La construction des voies de garage, bâtiments de stations, ateliers et lignes de télégraphe, et la fourniture du matériel roulant, des bateaux à vapeur, clôtures et autres accessoires conformément au présent contrat, seront faites à l'époque et aux endroits et sous tous rapports de la manière que les ingénieurs ordonneront, et tout ce qui précède sera aux risques de l'entrepreneur jusqu'à l'achèvement de son contrat, lorsqu'il les délivrera en parfait état à la compagnie.

Voies de garage, stations, ateliers, bateaux à vapeur, clôtures, etc., etc., à l'époque et aux endroits fixés par l'ingénieur.

Clause 18e.—Nonobstant toute chose à ce contraire dans le présent contrat, les bons de la compagnie seront négociés par l'entrepreneur qui, pour cette fin, aura le droit de choisir le temps ou les temps où ces négociations auront lieu, et fera tous les arrangements nécessaires à cette vente—sauf seulement les restrictions ci-après stipulées.

Le tout au risque de l'entrepreneur. Bons négociés par l'entrepreneur.

Clause 19e.—En considération du fait que le dit entrepreneur se charge des arrangements susdits, conformément à la véritable

Considération ou prix du contrat.

intention du présent contrat, la compagnie par les présentes consent à lui céder, transférer et remettre, et entreprend de lui donner et procurer,

PREMIÈREMENT.

$20,000 par mille en bons de première hypothèque de la Cie.

Clause 20e.—Vingt mille dollars par mille sur le nombre de milles construits en vertu du présent contrat en bons portant première hypothèque de la compagnie, qui porteront également sur la ligne-mère et ses embranchements, comme ceux à émettre par l'entrepreneur en vertu de son contrat du 10 juillet mil huit cent quatre-vingt-trois, avec la *Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company;* les intérêts sur ces dits bons devant être garantis et payés par le gouvernement de la province de Québec (aux frais de l'entrepreneur, qui déposera à cette fin une somme suffisante entre les mains du trésorier provincial) à la même date que l'entrepreneur a convenu de garantir l'intérêt sur les bons de la ligne-mère, aux termes du contrat en dernier lieu mentionné, aussi vingt mille dollars par mille d'actions acquittées ordinaires de la compagnie, sur toute l'étendue construite en vertu du présent contrat. Les dits effets devant être émis aux taux de deux cent mille dollars pour chaque section de dix milles acceptée par les ingénieurs du gouvernement.

Intérêt garanti aux frais de l'entrepreneur.

SECONDEMENT.

Toutes les subventions promises et futures concessions de terres, bonis, souscriptions.

Aide pour lui procurer des subventions.

Clause 21e.—Toutes les subventions, concessions de terres, bonis ou souscriptions municipales maintenant promises ou qui pourront être ci-après votées pour aucun des dits embranchements, la compagnie entreprenant de faire tous les efforts possibles pour faire voter et augmenter les dites subventions. Et ni les subventions maintenant demandées (savoir, $3,200), trois mille deux cent dollars par mille du gouvernement fédéral, et dix mille acres de terre par mille du gouvernement provincial pour soixante et cinq milles de l'embranchement de Chicoutimi, ($3,200) trois mille deux cents dollars par mille du gouvernement fédéral, et 8,000 acres de terre par mille du gouvernement provincial pour trente milles de l'embranchement de La Tuque; et ($3,200) trois mille deux cents dollars par mille du gouvernement fédéral et une remise de la dette de quarante-huit mille cent soixante et onze dollars dus à la province de Québec par la Compagnie du chemin de fer de Québec à Gosford, par le gouvernement provincial pour dix milles de l'embranchement de Saint-Gabriel, n'étaient pas accordées, une extension de temps pour l'achèvement du nombre de milles non subventionnés sera accordée à l'entrepreneur, mais dans aucun cas cette extension ne dépassera le 1er janvier mil huit cent quatre-vingt douze.

Extension de temps accordé jusqu'au 1er janvier 1892 pour la construction du chemin si les subventions etc., n'étaient pas accordées.

Les paiements seront faits sur des estimations

Les subventions en espèces et le produit des concessions de terre ou les avances sur

Clause 22e. Le paiement se fera sur des estimations mensuelles préparées par l'ingénieur de la compagnie, toutes les subventions en espèces et le produit des subventions en terres, ou toutes avances obtenues sur ces subventions, seront réservés pour la confection de la chaussée et la pose des rails. Les bons jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas huit mille dollars ($8,000) par mille seront payés à l'entrepreneur pour chaque estimation d'ouvrage fait, sur une base de pourcentage à établir par l'ingénieur de la compagnie, basée sur l'estimation du coût

total du chemin et de son équipement au prorata des bons à être ainsi payés à l'entrepreneur. Mais jusqu'à ce que l'intérêt sur les bons soit garanti par le gouvernement comme susdit, il ne sera pas émis plus de ($8,000) huit mille dollars par mille de bons.

subventions, réservées pour la chaussée et la pose des rails. Les bons seront donnés à l'entrepreneur jusqu'à quel montant et comment. Mais pas plus de $8,000 jusqu'à ce que l'intérêt soit garanti. Le produit net de la vente des bons déposés entre les mains de fidéicommissaires.

Clause 23e.—Lorsque les bons seront garantis et négociés, leur produit net, après avoir payé le coût de la garantie, sera déposé entre les mains de fidéicommissaires à être choisis de consentement mutuel, et sera retiré mensuellement sur estimations de progrès basées sur un pourcentage comme il est dit ci-dessus.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

QUÉBEC, 28 mars 1892.

PROLONGEMENT DE CHICOUTIMI.

Estimation approximative des travaux à faire conformément au contrat daté du 27 janvier 1888, entre la jonction de Chambord et Chicoutimi, distance de 52¼ milles basée sur les plans et profils et réquisition pour ouvrages tels que classifiés dans la lettre envoyée à Ottawa pour approbation.

Ouvrage à faire entre Metabetchouan et Chicoutimi pour gagner les subventions.....		831,927
Pour compléter le contrat, ballastage.....	$ 24,000	
Clôtures.....	15,500	
Bâtiments et réservoirs.....	21,500	
Frais et phares, lac Saint-Jean.....	30,000	
80% de matériel roulant, dans l'annexe.....	128,640	
80% de quantité supplémentaire dans la clause 8.....	43,334	
80% travaux d'art et bureau, soit.....	25,000	
Nivellement des terrains de stations.....	15,000	
	$	302,484
Coût total		$ 1,134,411

Le montant d'argent qu'il faudra dépenser avant de pouvoir gagner les subventions sera de $\frac{73}{100}$ du coût total du chemin sans allouer pour les éventualités. La limite des bons à émettre pour 52 milles jusqu'à ce que la garantie ait lieu est de $416,000, dont des parties sont payables sur des estimations mensuelles en proportion du montant de l'ouvrage fait par rapport au coût total des 52 milles—et lorsque la première partie des travaux sera terminée, des bons s'élevant à $303,680 seront gagnés.

E. A. HOARE.

Tracé et location finale de la ligne, comment faits.

Clause 24e.—Le tracé et la location finale de la ligne du chemin de fer par les présentes entreprises seront faits par un ingénieur compétent nommé par l'entrepreneur et agissant sous la direction de l'ingénieur consultant et seront conformes aux conditions et devis du présent contrat et entièrement subordonnés à son approbation et à celle de la Compagnie.

Acquisition du droit de construire des embranchements jusqu'à Chicoutimi et La Tuque. Délai accordé si on n'obtient pas ce droit.

Clause 25e.—Il est entendu et convenu entre les parties que le droit de construire les embranchements jusqu'à Chicoutimi et jusqu'à La Tuque, sera acquis de la Compagnie du chemin de fer de Québec à la Baie de James, à moins qu'il ne soit acquis par des modifications de la charte tel que ci-après prévu ; que si l'on trouvait impossible d'obtenir ce droit, un nouveau délai sera accordé à l'entrepreneur pour l'achèvement de ces embranchements, équivalant au temps perdu pour obtenir une nouvelle autorisation législative pour les reconstruire.

Prolongement est, quand il devra être construit et terminé.

Clause 26e.—Il est convenu que la construction du prolongement est jusqu'à Chicoutimi et Saint-Alphonse sera poussée tel que requis par les résolutions susdites de la Compagnie de chemin de fer du Saguenay au Lac Saint-Jean, savoir, les travaux seront commencés à la Jonction de la Pointe aux Trembles et seront complétés jusqu'à la Metabetchouan vers Chicoutimi de manière à se conformer aux dites résolutions.

Autorisation législative à obtenir pour la construction des embranchements de La Tuque et de Chicoutimi et aussi de Saint-Alphonse et de la Rivière aux Pins à partir de Saint-Gabriel. Et aussi de le prolonger à l'ouest vers le lac Abittibi, etc., etc. Pour augmenter le capital-actions de la compagnie et pour d'élivrer ces actions à l'entrepreneur comme actions libérées. Pour l'émission de débentures non rachetables. Tant que cette autorisation ne sera pas obtenue, les obligations de la clause 20 ne seront pas émises, et si on ne l'obtient pas, le contrat sera nul et de nul effet.

Clause 27e.—Il est entendu et convenu qu'à la prochaine session de la législature provinciale, la compagnie demandera l'autorisation de construire les embranchements jusqu'à La Tuque et jusqu'à Chicoutimi et Saint-Alphonse, et depuis la station du Saint-Gabriel jusqu'à l'établissement de la Rivière aux Pins ; aussi la permission de prolonger le chemin de fer vers l'ouest jusqu'au lac Abittibi, vers le nord, en passant par Roberval et Saint-Prime, vers la frontière de la province, sur la baie de James, et vers l'est en allant vers Hamilton inlet et la Côte de l'Atlantique, et de placer des bateaux à vapeur sur le lac Saint-Jean, la rivière Saint-Maurice, le Saguenay et le Saint-Laurent, et de naviguer sur ces rivières; et aussi d'augmenter le capital-actions de la compagnie jusqu'à concurrence de vingt mille dollars par mille sur la longueur de milles par les présentes entreprises, et d'émettre telles actions comme actions libérées en faveur de l'entrepreneur en paiement des ouvrages faits en vertu de son contrat, tel que ci-dessus dans les présentes exprimé ; et d'émettre des obligations ou débentures non rachetables jusqu'à concurrence de vingt mille dollars par mille sur le nombre de milles par le présent contrat entrepris, lesquelles obligations ou débentures non rachetables auront le même rang que les obligations à émettre sur la ligne-mère, et tant que telle autorisation législative n'aura pas été obtenue, les obligations et actions mentionnées dans la clause 20 ne seront pas émises. Et si l'autorisation législative, pour la poursuite du présent contrat n'est pas obtenue, ce contrat sera nul et de nul effet, sans réclamation d'indemnité par l'une ou l'autre partie.

Option de l'entrepreneur de prolonger depuis Saint-Prime en allant vers l'ouest.

Clause 28e. Il est convenu que l'entrepreneur aura l'option jusqu'au 31 décembre mil huit cent quatre-vingt quinze, de pousser le prolongement ouest à partir de Saint-Prime en allant plus loin vers l'ouest, selon qu'on pourra obtenir des subventions pour le faire, aux mêmes termes et conditions que ceux ci-dessus mentionnés.

Si le nombre approximatif de milles

Clause 29e. Il est entendu que si le nombre approximatif de milles d'aucune des lignes par les présentes entreprises se trouvait être trop grand ou trop petit pour atteindre les terminus nommés, l'ouvrage sera néamoins terminé jusqu'au point nommé, et les paie-

ments d'obligations, effets et subventions seront faits à l'entrepre- pour le nombre réel de milles construits.

est trop grand ou trop petit.

Clause 30e. Il est entendu et convenu entre les parties que si la *Quebec and Lake St. John Railway Lumbering & Trading Company* manquait de terminer cette partie du chemin de fer entre la jonction de la Pointe-aux-Trembles et le cent quatre-vingt-quatrième mille à partir de Québec sur le prolongement de Roberval ou de l'ouest, une distance d'environ sept milles, alors le dit entrepreneur construira, complétera et équipera cette même distance dans les douze mois qui suivront la réception d'un avis que lui donnera la compagnie, demandant au dit entrepreneur de commencer l'ouvrage sur le dit parcours, en considération des bons, effets et subventions qui pourront s'y appliquer.

Si le R. L. Tr. Co. manque de compléter le chemin depuis la jonction de la Pointe-aux-Trembles jusqu'au 184e mille depuis Québec, sur le prolongement de Roberval, l'entrepreneur le construira dans les douze mois qui suivront sa notification.

Clause 31e.—L'entrepreneur s'engage de plus à payer à la compagnie à même le produit des obligations, lorsqu'elles seront vendues, la somme de treize mille dollars ($13,000) pour payer les dettes de la compagnie.

L'entrepreneur payera à la Cie $13,000 pour payer ses dettes.

Clause 32e.—Il est entendu et convenu que ce contrat sera subordonné à l'approbation et ratification des actionnaires et porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, ayant droit de voter à l'assemblée générale à être tenue à cette fin, ou à l'assemblée générale annuelle de la compagnie. Et si cette approbation ou ratification n'était pas alors accordée, le présent contrat sera annulé, sans réclamation d'indemnité de la part de l'une ou l'autre partie.

Le contrat devra être ratifié, si non, il sera nul.

Clause 33e.—Sur le produit de la vente de la première émission d'obligations en vertu de ce contrat, il sera déposé à la banque de Québec une somme de deux cent mille dollars, en paiement de toutes obligations de la Compagnie de chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, envers la banque, pour lesquelles les directeurs passés ou présents ou les héritiers ou ayants cause d'aucun d'entre eux, sont personnellement responsables, ou telle somme moindre, s'il en est, qui pourrait être due à la banque, pourvu que ce dépôt, s'il est fait, éteigne toutes les obligations de l'entrepreneur comme il s'en est chargé en vertu de la clause 49e du contrat du dix juillet mil huit cent quatre-vingt-trois, entre la *Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company* et Horace J. Beemer.

Dépôt de $200,000 à la banque de Québec en paiement des obligations des directeurs présents ou passés.

Fait et exécuté à Québec, le jour de l'année en premier lieu mentionné sous le numéro sept mille trois cent quatre-vingt-cinq du greffe de Cy. Tessier, le notaire soussigné. En foi de quoi les dites parties ont signé avec le dit notaire après lecture faite.

SIMON PETERS,
Vice-président.

J. G. SCOTT,
Secrétaire.

H. J. BEEMER,
CY. TESSIER, N.P.

Vraie copie de l'original demeuré en mon étude. Un mot effacé est nul, et une note marginale bonne.

CY. TESSIER, N.P.,

CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES DU CONTRAT.

1. Les devis, cahiers de charges, listes des valeurs et tous autres documents annexés à l'original du présent contrat et les différentes parties et clauses du présent acte seront pris dans leur ensemble, pour s'expliquer les uns les autres et former un tout logique, et si aucun ouvrage, matériel ou choses d'aucune sorte quelconque avaient été omis dans les cahiers de charge, listes de prix, devis ou contrat, qui, dans l'opinion de l'ingénieur, sont nécessaires ou qu'il est à propos d'exécuter, l'entrepreneur les fera, nonobstant telle omission, sur réception d'un ordre par écrit de l'ingénieur.

2. Le mesurage progressif des ouvrages, et les certificats de progrès ne seront sous aucun rapport considérés comme une acceptation des travaux ou une libération de la responsabilité de l'entrepreneur à leur sujet, mais il devra lors de l'achèvement des travaux, les remettre en bon état, conformément à la véritable intention et signification du contrat et des devis, et à la satisfaction de l'ingénieur.

3. L'entrepreneur emploiera sur tous les travaux autant d'agents et de contremaîtres compétents que l'ingénieur jugera nécessaire, et le dit contremaître sera régulièrement et constamment présent sur les travaux dans le but de les surveiller efficacement, mais les instructions de l'ingénieur seront données à l'entrepreneur, à son surintendant ou à son ingénieur.

4. L'entrepreneur est tenu par les conditions générales des devis de fournir tous les outils et outillage convenables, y compris les locomotives et le matériel roulant nécessaires à l'exécution des travaux ; il est responsable de leur suffisance ; il devra aussi prendre sur lui l'entière responsabilité des ouvrages temporaires et autres moyens employés pour remplir son contrat, que ces moyens soient ou ne soient pas approuvés ou recommandés par l'ingénieur, et l'entrepreneur devra courir tous les risques d'accidents ou dommages pour quelque cause quelconque qui puisse se produire jusqu'à l'achèvement du contrat.

5. L'entrepreneur devra, subordonné à l'approbation de l'ingénieur à ce sujet, mais à ses propres frais, faire toutes les dispositions temporaires nécessaires durant le cours des travaux, pour permettre aux propriétaires de terrains, de traverser la voie, et il fournira toutes les facilités nécessaires pour le passage du public aux croisements des chemins publics ; et il devra aussi, à ses propres frais, jusqu'à ce que les clôtures soient construites, prendre les moyens nécessaires d'empêcher les animaux de s'égarer lorsque le chemin de fer passera à travers les champs dans les localités habitées.

L'entrepreneur sera responsable de tous dommages quelconques envers les propriétaires de terrains ou autres personnes pour pertes de récoltes ou dommages aux récoltes, respectivement subies, à raison de toutes causes ou choses se rattachant à la construction des ouvrages, ou par la faute d'aucun de ses agents ou ouvriers ; et il sera tenu responsable de tous dommages qui pourront être faits aux propriétés ou aux personnes par le pétardement des rochers ou autres opérations faites par lui, et il devra se charger de tous risques et éventualités, soit par le feu, l'eau, ou n'importe quelle autre cause quelconque qui pourra se produire au cours des travaux ; et il devra réparer, à ses propres frais, tous défauts et manquements provenant soit de sa propre part, soit de celle de ses ouvriers, soit de mauvaise main-d'œuvre, et de l'emploi de matériaux insuffisants, et il devra tenir à couvert et indemniser la compagnie de toutes réclamations, pertes ou dommages à ce sujet, et il (l'entrepreneur) fera à ses propres frais, toutes les dispositions qui seront nécessaires pour protéger les

personnes ou les bâtiments ou autres biens, ou pour la jouissance ininterrompue de tous les droits des personnes ou corporations dans et durant l'exécution des travaux.

7. L'entrepreneur ne permettra, ne tolérera ou n'encouragera la vente d'aucune boisson enivrante sur ou près de la ligne du chemin de fer.

8. Aucun ouvrage quelconque ne se fera en aucun temps ou lieu durant la journée du dimanche, et l'entrepreneur prendra tous les moyens nécessaires pour empêcher tout contremaître ou agent ou homme de travailler ou d'en employer d'autres ce jour-là, excepté lorsque ce sera inévitablement nécessaire.

9. L'entrepreneur devra par lui-même, ses agents et ouvriers, fidèlement exécuter les travaux jusqu'à leur achèvement, et aucun sous-contrat, cession ou transfert ne sera en aucune manière accepté.

10. Si l'entrepreneur devenait insolvable ou en banqueroute, ou tellement embarrassé dans ses affaires qu'il serait incapable, dans l'opinion de la compagnie, de continuer convenablement son contrat, la compagnie aura la liberté d'annuler le contrat.

11. Tout avis ou autre chose en vertu du contrat ou s'y rattachant signifié à l'entrepreneur soit à son domicile ordinaire soit à lui adressé à Québec par la malle, sera considéré avoir été légalement signifié.

12. Si en aucun temps il paraissait à l'ingénieur que la sûreté du voisinage fût sur le point d'être troublée ou que la paix du voisinage pût être troublée ou qu'aucune autre difficulté pût s'élever à raison de ce que les hommes ne sont pas payés, la compagnie pourra payer tous les arrérages de gages, en autant qu'elle pourra s'en assurer, et le considérer comme un paiement à compte du contrat.

13. L'entrepreneur fera et exécutera tous les travaux qu'il faudra faire ou exécuter aux termes du contrat, d'une bonne, fidèle, solide et bien faite manière, et strictement en conformité des plans et devis de ces travaux et de telles instructions et plans additionnels que l'ingénieur pourra de temps à autre donner; et ces travaux seront sous la direction et la surveillance constante des sous-ingénieurs et des inspecteurs qui pourront être nommés. Tous les ouvrages devront être faits et tous les matériaux fournis devront être à l'entière satisfaction de l'ingénieur.

14. S'il survenait quelques différends entre l'ingénieur de la compagnie et l'entrepreneur sur la signification des devis, conditions ou plans, ou du contrat, au sujet de toute chose en résultant, ou quant aux droits d'aucune des parties en vertu d'aucun de ces devis, conditions ou plans, ils seront décidés par l'ingénieur consultant alors en exercice, qui devra en être le seul juge et dont la décision sera finale et obligatoire pour toutes les parties, et ne sera sujette à aucun appel, ou pétition, ou adjudication légale d'aucune espèce. Les pouvoirs ci-dessus conférés à l'ingénieur consultant s'étendent à toutes les questions se rattachant à la signification des devis, plans ou contrat ou aux points qui n'ont pas été prévus ou qui n'ont pas été suffisamment expliqués dans aucuns d'eux ou quant à la quantité et à la qualité des ouvrages ou matériaux ou quant au droit de l'entrepreneur d'avoir tous deniers, effets ou obligations. Mais cette énumération de quelques-uns des pouvoirs de l'ingénieur consultant ne devra pas être comprise comme ayant l'effet de limiter en aucune manière ou de restreindre les pouvoirs qui leur sont conférés par le libellé général de cette clause, et ces pouvoirs sont de telle nature et étendue qu'ils lui permettent de faire une enquête et de rendre une décision sur un ou tous les différends et réclamations qui pourraient s'élever à propos du dit contrat.

15. L'expression "ingénieur" dont on se sert dans les devis et le contrat signifie "l'ingénieur en chef de la compagnie" ou quelqu'un de ses assistants agissant sous son autorité et ses instructions, et toutes les instructions, directions, jugements ou décisions donnés ou les pouvoirs exercés par quelqu'un agissant pour l'ingénieur en chef ou sous son autorité, seront subordonnés à son approbation.

16. Le temps sera considéré être une condition essentielle du présent contrat.

Les clauses qui précèdent sont les conditions supplémentaires du contrat mentionnées dans un certain contrat fait entre la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean et Horace J. Beemer, exécuté devant Cy. Tessier, notaire, à Québec, le 7 janvier 1888, à l'original duquel contrat les présentes, appelées conditions supplémentaires du contrat, préparées par A. L. Light, ingénieur consultant soussigné, restent annexées.

A. L. LIGHT,
SIMONS PETERS, vice-président.
J. G. SCOTT, secrétaire.
H. J. BEEMER,
CY. TESSIER, N. P.

Vraie copie de l'original demeuré en mon étude.

CY. TESSIER, N. P.

Chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean.

DEVIS GÉNÉRAL POUR LA CONSTRUCTION DES OUVRAGES.

Ce devis se rapporte à tous les travaux de construction et aux matériaux nécessaires pour faire, bâtir et équiper le chemin de fer, et comprend le déblaiement, le coupage à fleur du sol, l'enlèvement des souches, le clôturage, l'excavation, le drainage, la confection des fossés, les ouvrages de fondations, les ponceaux, les ponts, les rails et attaches, le matériel roulant, les stations, ateliers, voies de garage, et tous les autres travaux se rattachant à la construction et à l'achèvement de la ligne de chemin de fer, à laquelle l'ingénieur pourra considérer ce devis applicable.

DÉBLAIEMENT, ETC.

2. Lorsque le chemin de fer passera à travers des parties boisées, le terrain devra être déblayé sur une largeur de cinquante pieds de chaque côté du centre de la ligne, ou telle largeur plus grande ou moindre que l'ordonnera l'ingénieur, et le déblaiement devra être complètement terminé avant de commencer le nivellement. Le déblaiement pourra se faire d'abord sur une largeur de soixante-six pieds seulement, ou un peu plus, selon que l'exigeront les remblais, et l'on accordera à l'entrepreneur jusqu'à l'achèvement de son contrat pour le faire de la largeur entière des cent pieds, afin qu'il puisse ainsi obtenir la valeur du bois sur la largeur supplémentaire, mais seulement en autant que la compagnie possédera le droit de propriété dans ce bois.

3. Le déblaiement se fera de manière que toutes les broussailles, les troncs d'arbres et autres matériaux détachés dans ses limites puissent être brûlés. Dans aucun cas il ne sera rejeté aucune broussaille ou troncs d'arbres sur les terres boisées avoisinantes; ils devront invariablement être mis en bûcher au centre de l'espace à déblayer et y être entièrement consumés. Toutes les broussailles et tous les troncs d'arbres jetés accidentellement ou autrement

dans les bois avoisinants devront en être tirés et consumés. Le terrain, lorsqu'il sera déblayé, devra être laissé propre, et l'entrepreneur sera responsable de tous dommages aux récoltes et au bois.

4. Lorsque les remblais à faire auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur, tout le bois sur pied et les souches devront être coupés à la hache jusqu'à fleur du sol dans les limites des remblais et brûlés.

5. Aux endroits où les excavations ne dépassent pas trois pieds de profondeur ou les remblais plus de deux pieds de hauteur, toutes les souches devront être arrachées et si possible brûlées; celles qui ne pourront brûler devront être portées au delà des limites des tranchées et des remblais, à l'endroit qui sera désigné, et y seront mises en bûcher. On donnera en temps utile des instructions sur l'étendue de terrain qu'il faudra ainsi déblayer, raser à fleur du sol et essoucher. Les fossés latéraux et égouts devront aussi être essouchés. On n'allouera rien dans les estimations mensuelles pour l'essouchement des fosses d'emprunt.

CLÔTURES.

6. La clôture sera solide et bien construite en fil d'acier barbelé. Il y aura quatre rangs de fil d'acier barbelé fixés à des poteaux en cèdre de 6 pouces de diamètre et huit pieds de long, enfoncés d'au moins quatre pieds dans la terre et à dix pieds les uns des autres. La clôture sera couverte d'une planche d'épinette de 6x2 pouces qui couvrira le dessus des poteaux.

7. Les barrières des fermes seront solides, de modèle approuvé et faites suivant les instructions.

8. Les clôtures devront être complètement terminées dans tous les endroits habités et partout où l'ingénieur pourra ordonner d'en placer.

9. Dans les terres à bois le nivellement sera commencé après que le déblaiement, le coupage à fleur du sol et l'essouchement auront été terminés à la satisfaction de l'ingénieur.

10. La largeur du terrassement au niveau du sol ou de formation sera de 15 pieds. La largeur des tranchées dans la terre n'aura pas moins de 24 pieds et dans le roc de 20 pieds. Les talus des terrassements seront en général formés un et demie horizontal pour un perpendiculaire. Dans les tranchées dans le roc, les talus seront en général de un horizontal par quatre perpendiculaire. Dans les tranchées partie dans la terre et partie dans le roc, une berme de six pieds de large sera laissée à la surface du roc. Les largeurs, talus et autres dimensions ci-dessus définies pourront être changées par l'ingénieur en aucun temps, selon les circonstances.

11. Les matériaux à placer dans les terrassements devront être approuvés par l'ingénieur, et dans les endroits où la surface naturelle du sol sur lequel devra reposer le terrassement sera couverte de matières végétales qui ne peuvent être brûlées au cours du déblaiement et qui, dans l'opinion de l'ingénieur pourraient affaiblir les ouvrages, elles devront être enlevées, à son entière satisfaction. Tous les terrains onduleux couverts de pâturages seront profondément labourée à la base des terrassements avant de commencer ces derniers.

12. Dans les sections unies, il sera nécessaire de creuser des fossés de décharge sur des distances considérables à droite et à gauche de la ligne. Ces fossés seront en général nécessaires dans les terrains les plus bas. Les fossés seront aussi creusés en contre-bas de la chaussée dans les tranchées larges, afin de les égoutter parfaitement. Ces fossés et égouts devront être des largeur et profondeur nécessaires et ordonnées. Les côtés inclinés d'un vertical sur deux horizontal et les matières seront rejetées en dehors de manière à laisser une

berme d'au moins six pieds entre le dépôt et le sommet des inclinaisons pour les égouts, et les matières seront complètement enlevées des fossés dans les tranchées.

13. A l'achèvement des tranchées de la ligne, des fossés latéraux, tels que prévus dans le cahier des charges pour l'enlèvement des eaux de surface, seront faits de chaque côté au pied des talus dans les tranchées selon les directions données. Des tranchées seront aussi formées à une certaine distance en arrière du sommet des ondulations de terrain, pour empêcher l'eau des terres avoisinantes de couler dans les excavations. L'entrepreneur construira aussi tous les autres égouts et fossés que l'ingénieur jugera nécessaires pour le parfait drainage du chemin de fer et des ouvrages.

14. Tous les fossés découverts dans les tranchées ou ailleurs, à part ceux mentionnés dans la clause 12, et toutes les excavations nécessaires pour détourner, former ou changer des cours d'eau, qu'il faudra faire, selon qu'il sera ordonné de temps à autre, seront mesurés et évalués dans les estimations mensuelles comme excavations, selon leur classe; et tous les autres excavations, fossés latéraux et fosses d'emprunt ou terrains de dépôts pour le nivellement, évitements ou embranchements, et telle partie des fosses de fondations des ponceaux qui ne sont pas au-dessous de l'eau, seront considérés comme une partie nécessaire de l'excavation pour la formation de la chaussée et devront être faites et les matériaux déposés dans le terrassement selon les instructions de l'ingénieur et seront mesurées au même taux par verge que l'excavation ordinaire, selon leur classe. Dans les fosses de fondations, où il deviendra nécessaire de pomper et épuiser l'eau, toutes les excavations au-dessous du niveau des eaux seront mesurées et calculées au triple du prix de l'excavation de la terre, dans les estimations mensuelles.

15. L'excavation sera classée sous deux chefs, savoir: roc solide et terre, et sera évaluée dans les estimations mensuelles conformément aux définitions suivantes: 1° tous les cailloux ou pierres mesurant plus de quinze pieds cubes et tout le roc solide, seront appelés excavation de roc solide. 2° Toute autre excavation de quelque genre que ce soit, à l'exception des fossés de décharge et des fossés profonds dans les tranchées larges, mentionnées dans la clause 12, sera appelée excavation de terre. Une reclassification peut être faite pour les cailloux en masse ou lorsque dans l'opinion de l'ingénieur l'ouvrage pèse trop fort sur l'entrepreneur, et lorsque le prix pour l'ouvrage ordinaire en terre n'offre pas une compensation raisonnable pour l'ouvrage fait.

16. Le cahier des prix pour ces diverses sortes d'excavations sera considéré comprendre le coût total pour charroyer, étendre la terre, parachever les talus, etc., etc., dans tous les cas.

17. Les terrassements seront faits d'une hauteur et largeur suffisantes pour allouer pour le tassement, afin qu'après y avoir mis la dernière main, ils aient les pleines dimensions spécifiées dans la clause 10, ou tels hauteurs, niveaux, largeurs, et formes que pourra ordonner l'ingénieur; la surface supérieure des levées sera arrondie de manière à laisser écouler l'eau.

18. Tout le nivellement sera soigneusement fait selon les niveaux donnés, et la chaussée dans les tranchées sera invariablement arrondie et aura 6 pouces de moins sur les côtés qu'au centre de la ligne. Dans les tranchées dans le roc il suffira de former un canal pour l'eau d'environ deux pieds de largeur et huit pouces de profondeur de chaque côté. Tous les matériaux trouvés dans les excavations, soit dans les tranchées de la chaussée, les fossés, canaux pour l'eau, croisements de chemins, fosses d'emprunt ou ailleurs, devront être déposés aux endroits que désignera l'ingénieur. Dans les cas où les excavations de la chaus-

sée ne suffiraient pas pour former le terrassement, ce qui manque sera fourni en élargissant les tranchées et ensuite par les fossés latéraux en premier lieu, puis par des fosses d'emprunt, mais aucuns matériaux ne seront ainsi fournis sans son approbation, et pas avant que les tranchées et les fossés soient terminés. Toutes les fosses d'emprunt seront, si l'ingénieur l'exige, dressées selon une bonne forme et convenablement égouttées. Aux endroits où des matériaux pour former les terrassements seront pris sur les côtés du terrassement, une berme d'au moins 4 pieds depuis le pied du talus du remblai et la clôture restera intacte, le talus dans tous les cas devant être laissé d'au moins 1½ horizontal pour un perpendiculaire. L'entrepreneur fournira à ses propres frais des fosses d'emprunt et il ne sera rien alloué pour le charroyage des fosses d'emprunt au terrassement.

19. Aux endroits où l'excavation dans une tranchée excédera ce qui pourrait être nécessaire pour former le terrassement de la largeur spécifiée, l'ingénieur pourra ordonner d'augmenter la largeur du remblai avec l'excédent des matériaux, et lorsque ce sera fait à sa satisfaction, le reste, s'il y en a, pourra être éparpillé ; mais dans chaque cas où il faudra avoir recours aux emprunts ou à l'éparpillement, les matériaux devront être pris et déposés comme il (l'ingénieur) réglera et ordonnera.

20. Dans les cas où des murs ou de la blocaille seraient nécessaires pour protéger les terrassements contigus aux cours d'eau, toute la pierre convenable à ces ouvrages trouvée dans les excavations pourra être enlevée et déposée à quelque endroit convenable jusqu'à ce qu'on en ait besoin et toute la bonne pierre de construction qui pourra être trouvée dans les excavations de roc, pourra, avec l'approbation de l'ingénieur, être conservée et mise en tas sur les côtés de la ligne, comme il l'ordonnera. Mais tous les matériaux ainsi trouvés et employés ne seront pas évalués deux fois, la quantité, si elle est considérable, formera une déduction sur la quantité d'excavation telle que mesurée dans la tranchée.

21. Les ouvrages en blocailles, partout où il sera nécessaire et ordonné d'en faire pour la protection des talus et des remblais, devront être bien et soigneusement faits, de telle manière et de telle épaisseur qu'il pourra être ordonné. Ils seront mesurés et évalués par verge cube.

22. Les chemins construits à ou d'aucun point sur la ligne du chemin de fer pour la commodité de l'entrepreneur, pour le transport des matériaux ou autrement, devront l'être à ses propres risques, frais et dépens, et il devra payer pour l'usage du terrain pour ces chemins.

23. Partout où la ligne est coupée par des chemins publics ou privés, l'entrepreneur devra, à ses propres frais, tenir ouverts des passages convenables, et il sera tenu responsable de l'entretien de toutes les traverses, durant le cours des travaux, de manière que le public puisse s'en servir avec parfaite sûreté, et de manière à ne donner aucune juste raison de plaintes. L'entrepreneur sera tenu responsable de tous dommages résultant de sa négligence ou de celle de ses hommes. A tous les chemins publics traversés au niveau de la voie, l'entrepreneur sera obligé de construire deux solides fosses garde-bestiaux, en bois, de telles dimensions que pourra l'ordonner l'ingénieur. Aussi des écriteaux semblables à ceux employés sur la ligne-mère. Les traverses des fermes devront être faites en terre avec de grands ponceaux en bois encaissés pour le passage des eaux, ou bien il faudra peut-être les faire avec des courbures et des longrines recouvertes en planches. Elles devront être construites d'après les instructions de l'ingénieur, et le bois qui servira à leur construction devra être d'une espèce durable et être approuvé par lui.

24. L'entrepreneur devra, avant que les travaux soient définitivement acceptés, finir les tranchées et les remblais, et compléter tout le drainage, dresser et égoutter les fosses d'emprunt lorsqu'on l'exigera, faire le dressement des talus aux angles voulus, réparer tous les dommages provenant de la gelée ou d'autres causes, et acheter tout ce qui a rapport au nivellement de la chaussée, etc., comme il faut et d'une manière conforme aux principes de l'art, selon les instructions et à la satisfaction de l'ingénieur.

25. Le mesurage des quantités se fera invariablement en excavation, si ce n'est dans certains cas, s'il en est, où cela pourrait être impossible ; dans ces cas l'ingénieur fixera les quantités en remblais, après avoir fait toutes les allocations convenables dont il sera juge.

26. La considération stipulée dans le contrat doit être comprise comme pourvoyant à toutes les éventualités, la fourniture de toute main-d'œuvre, des matériaux, de la force motrice et de l'outillage, des locomotives et matériel roulant, le coût de la dernière main aux tranchées et remblais, et aux canaux d'égouttement, le dressement et le drainage des fosses d'emprunt lorsqu'on l'exigera, le dressement des talus aux angles prescrits, et l'achèvement de tout ce qui se rattache au nivellement de la chaussée comme il faut et d'une manière conforme aux principes de l'art, selon les instructions et à la satisfaction de l'ingénieur.

CONSTRUCTIONS EN BOIS.

27. Les fosses garde-bestiaux et les superstructures des aqueducs devront être construites en bon pin blanc marchand, ou en épinette rouge, exempt de gros nœuds, fentes ou autres défauts, et scié de la dimension exacte. Les traverses devront être en épinette rouge ou en pin, sciées.

Les structures pour le passage des cours d'eau dans les remblais de douze pieds ou moins de hauteur seront construites en bon pin, épinette rouge ou cèdre, sain, dont la nature et la qualité devront être approuvées par l'ingénieur ; aux endroits où le nivellement est peu considérable et où l'épinette rouge est rare, on pourra selon les instructions de l'ingénieur de la compagnie, employer de l'épinette blanche pour les aqueducs lorsque les remblais ne dépasseront pas trois pieds de hauteur. Lorsque la grandeur des cours d'eau ou d'autres circonstances exigeront l'adoption d'ouvrages en chevalets ou de ponts en pin, ces derniers seront construits d'une manière très solide conformément aux plans et devis qui seront fournis de temps à autre par l'ingénieur, et avec des matériaux qu'il approuvera.

FONDATIONS.

28. Les fosses des fondations devront être creusées jusqu'à la profondeur que l'ingénieur jugera convenable pour la sûreté et la permanence des ouvrages à construire, et devront dans tous les cas être creusées jusqu'à une profondeur qui empêche la gelée d'affecter la maçonnerie ; et les matériaux tirés de ces excavations devront être déposés dans les remblais à moins que l'ingénieur n'en ordonne autrement.

MAÇONNERIE.

29. Afin d'empêcher des retards dans la pose des rails, il pourrait être à propos de bâtir des structures temporaires en bois avant de commencer la maçonnerie, ou pendant qu'on la bâtira. Si on l'exige l'entrepreneur devra faire ces travaux suivant les instructions de l'ingénieur, des aqueducs en maçonnerie ou des drains en pierre sèche devront être employés lorsque les remblais

excéderont douze pieds de hauteur, excepté lorsque les cours d'eau sont grands et exigent des ponts en chevalets ou à fermes.

30. La maçonnerie ne sera commencée à aucun endroit avant que la fondation ait été convenablement préparée, ni avant qu'elle ait été examinée et approuvée par l'ingénieur, ni avant que l'entrepreneur ait fourni une quantité suffisante de matériaux et d'outillage convenables pour pouvoir pousser les travaux d'une manière régulière et systématique.

31. La pierre employée dans toute la maçonnerie sur la ligne du chemin de fer devra être d'une nature durable, grande, bien proportionnée et bien adoptée à la construction d'ouvrages solides et permanents.

32. La maçonnerie des aqueducs, soit en ciment soit sèche, devra être construite en bonnes, saines et grandes pierres plates, posées en assises horizontales. Elle pourra être désignée comme maçonnerie de seconde classe. Les pierres employées dans cette classe de maçonnerie n'auront en général pas moins de trois pieds de superficie dans l'aire de l'assise, ni moins de six pouces d'épaisseur, et devront être taillées au marteau de manière à former de bonnes assises avec joints d'un demi-pouce. Toutes les pierres devront être posées sur leur lit de carrière.

33. Les boutisses seront posées dans le mur de l'avant à l'arrière ; il y en aura au moins une à chaque cinq pieds dans la ligne du mur et fréquemment dans l'élevation du mur. La largeur minima de lit allouée pour les panneresses sera de douze pouces. Dans les plus grandes structures toutes les pierres devront être plus grosses en proportion convenable. On devra faire bien attention de produire des joints parfaits et donner au tout un fini solide, propre et conforme à l'art, les joints verticaux étant taillés au marteau sur une largeur de huit pouces à partir du parement et ils devront se recouvrir les uns les autres de 10 pouces.

34. Les murs des aqueducs encaissés seront finis en pierre de toute l'épaisseur du mur, et les couverts auront 5 pouces d'épaisseur ou plus, suivant l'ouverture ; ils devront s'appuyer d'au moins douze pouces sur chaque mur et devront être mortaisés sur leurs supports latéraux et être assemblés assez serrés pour empêcher complètement la terre de tomber à travers.

35. Le fond des aqueducs sera pavé de pierres de champ, présenter une surface assez unie, être bien serrées, et les interstices bien remplies de mortier clair. Le pavage aura de 12 à 16 pouces de profondeur.

36. La maçonnerie sera sèche ou noyée dans du mortier de ciment de Portland, selon que les circonstances l'exigeront. Dans la maçonnerie sèche, on devra spécialement faire attention à ce que les pierres soient massives et bien proportionnées.

37. Le mortier sera en ciment hydraulique de Portland.

38. Le ciment de Portland devra être frais moulu, de la marque qu'approuvera l'ingénieur, et devra être délivré sur le terrain et gardé en bon état jusqu'à ce qu'on l'emploie. Avant de s'en servir on devra fournir à l'ingénieur une preuve satisfaisante de sa propriété hydraulique, car on ne permettra l'emploi d'aucun ciment de qualité inférieure.

39. Le ciment de Portland devra être parfaitement mélangé avec des proportions convenables de sable propre, à gros grains âpres. Les proportions générales pourront être d'une partie de ciment pour deux parties de sable, mais on pourra varier cette proportion. Le mortier ne sera fait qu'à mesure qu'on en aura besoin, et il devra être préparé et employé sous la direction immédiate et à la satisfaction d'un inspecteur, par les hommes de l'entrepreneur, à défaut de quoi l'inspecteur pourra employer d'autres hommes pour

préparer le mortier, et toutes dépenses provenant de ce fait seront supportées par l'entrepreneur. Le coulis sera formé en ajoutant une quantité suffisante d'eau au mortier bien mélangé et bien proportionné.

40. Lorsqu'on se sert de mortier, chaque pierre devra être noyée complètement et tassée solidement, les joints verticaux jointoyés solidement, et chaque assise devra être parfaitement de niveau et bien noyée dans du mortier clair.

41. Toute la maçonnerie devra être proprement et habilement pointée, mais si le pointage est fait hors de saison ou si pour quelque autre raison il devrait être fait de nouveau avant l'expiration du contrat, l'entrepreneur devra le faire et le terminer à ses propres frais. Les ouvrages laissés inachevés à l'automne devront être convenablement protégés durant l'hiver par l'entrepreneur, à ses risques et frais.

42. Après que la maçonnerie d'une structure aura été terminée depuis quatre ou cinq semaines, on pourra commencer à former le terrassement alentour. La terre devra être soigneusement foulée et de cette manière le remplissage devra se faire simultanément des deux côtés. L'entrepreneur devra être extrêmement soigneux en formant les remblais autour des aqueducs, parce qu'il sera tenu responsable de tout dommage que pourront subir les structures. Le foulage devra se faire avec soin, et le remplissage complet devra invariablement se faire par lits uniformes du bas jusqu'en haut du remblai sans charger un côté de la maçonnerie plus que l'autre.

Le devis qui précède est un de ceux mentionnés dans un certain contrat passé entre la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean et Horace J. Beemer, devant Cy. Tessier, notaire, à Québec, le sept janvier mil huit cent quatre-ving-thuit, à l'original duquel contrat ce devis est resté annexé.

A. L. LIGHT,
SIMON PETERS,
Vice-président.

J. G. SCOTT,
Secrétaire.

H. J. BEEMER.
CY. TESSIER, N.P.

Vraie copie de l'original demeuré en mon étude.

CY. TESSIER, N.P.

DEVIS GÉNÉRAL POUR LA POSE DES RAILS, LE BALLASTAGE, LES RAILS, LES BATIMENTS ET L'ÉQUIPEMENT.

Ces ouvrages se feront directement sous les ordres du chef des cantonniers de la compagnie.

1. Les travaux de la pose des rails et du ballastage comprendront toutes les locomotives, tous les wagons et le matériel, et toute la main-d'œuvre et les outils nécessaires pour charger, décharger et distribuer les rails, les attaches des joints, les crampons, aiguilles et croisements, et les billes ou traverses ; tracer, lever, centrer, jalonner et niveler la surface de la voie ; et aussi faire les chemins conduisant aux sablières et poser toutes les voies de service ; avoir, charger, transporter et décharger le ballast, le placer sur la chaussée et en faire le dressement.

POSE DES RAILS.

2. Les rails seront posés d'une largeur de voie de quatre pieds et huit pouces et seront bien et soigneusement fixés aux joints ; aux aiguilles et croisements, un soin tout spécial sera apporté à la pose des rails d'une largeur rigide ; les rails devront être bien solidement cloués avec des crampons, et dans les courbes le rail extérieur devra être surexhaussé. Les rails seront manipulés avec beaucoup de soin, et avant de laisser passer les locomotives ou les wagons, ils s'appuieront sur leur nombre complet de traverses et seront bourrés. On devra prendre toutes précautions pour les empêcher de cintrer au cours du ballastage. Dans toutes les courbes les rails devront être convenablement cintrés et ajustés à un gabarit de la courbe voulue. Avant d'être posés dans toutes les parties des travaux, les rails, à moins d'instructions contraires de la part de l'ingénieur, seront posés à joints brisés, les extrémités des rails opposés ne reposeront pas sur la même traverse, mais à moitié de la longueur du rail soit en avant soit en arrière. L'entrepreneur sera responsable de toute courbure, dommage ou cassure des rails jusqu'à l'acceptation définitive des travaux, et les dommages aux rails, s'il y en a, seront déterminés par l'ingénieur, et le montant en sera déduit du chiffre de son contrat. Les rails, les attaches et la pose des rails seront entièrement sous le contrôle de l'ingénieur.

3. Les dormants ou traverses devront être en épinette rouge, en pruche ou en cèdre, sains, mais pas plus de 25 pour 100 seront en cèdre, taillés d'une manière lisse, exempts de toute entaille, et coupés d'équerre à la hache ou à la scie à chaque bout, de huit pieds de long, équarris sur deux côtés opposés à une épaisseur uniforme de six pouces, la surface équarrie n'ayant pas moins de six pouces sur l'un ou l'autre côté, au petit bout. Elles devront être posées autant que possible à une distance uniforme l'une de l'autre de deux pieds d'axe en axe, et à angles droit avec les rails ; les traverses de joint devront avoir une surface d'appui d'au moins 10 pouces en dessus et en dessous à leur plus petit bout.

4. L'entrepreneur posera toutes les voies de garage au complet, comprenant les rails divergents et contre-rails, les heurtoirs, les cadres des aiguilles et signaux, les lampes et engrenage, et enlèvera de la voie et redressera tous les rails cintrés et endommagés, et réparera tous les dommages faits avant l'acceptation définitive des travaux ; et de plus il sera responsable de tous les matériaux qui lui seront fournis et en donnera un reçu en prenant livraison. La pose de la voie comprendra l'achat, la fourniture et le posage des madriers, y compris les clous barbelés, pour les traverses des chemins publics et privés, la distribution des rails, attaches, crampons, aiguilles et croisements, traverses, ainsi que leur pose sur la ligne-mère et les voies de garage, et centrer, ensabler et niveler la surface. La pose des rails sera payée au mille linéaire, 5,280 pieds.

BALLASTAGE.

5. Les terrains des sablières et leurs approches seront fournis par l'entrepreneur et approuvés par l'ingénieur. En choisissant ces terrains, on donnera toujours la préférence aux endroits où l'on pourra se procurer les meilleurs matériaux, tout en ayant égard à la convenance de l'entrepreneur. En exploitant quelqu'une de ces sablières, si l'on trouve que les matériaux ne conviennent pas au ballastage, l'ingénieur aura le pouvoir de forcer l'entrepreneur d'abandonner cette sablière et d'en ouvrir d'autres.

6. La terre de surface de toutes les sablières sera enlevée partout où il y en aura, et on ne placera sur la chaussée d'autres matériaux que du bon gra-

vois, propre, exempt de terre, argile, terre glaise ou sable glaiseux; on ne permettra de placer aucune grosse pierre. La grosseur maxima du gravois ne devra pas dépasser 3 pouces de diamètre. La voie sera soulevée de manière qu'il y ait une épaisseur moyenne de 6 pouces en dessous des traverses, et le ballast devra être bien foulé et tassé en dessous et autour d'elles. A mesure qu'on soulèvera la voie, le bout de la partie soulevée sera d'au moins trois longueurs de rails, et avant de permettre aux trains de passer sur la partie inclinée de la voie, on devra la rendre suffisamment solide pour empêcher les rails de se tordre. Après avoir été soulevée la voie sera centrée, ensablée, bourrée, et réglée selon la forme et la largeur voulue.

7. Dans les tranchées en terrain humide ou aux endroits où les fondations sont trop affectées par la gelée ou par l'eau, l'ingénieur aura le pouvoir d'ordonner de poser une plus grande épaisseur de ballast s'il le juge nécessaire.

8. L'entrepreneur entretiendra toutes les traverses des chemins publics et privés dans une condition sûre et en état de service durant le cours des travaux, les laissant bien et convenablement planchéiées en dedans et en dehors des rails, et couvertes de gravois d'une épaisseur d'au moins dix pouces sur une distance de 50 pieds des deux côtés de la voie.

9. L'entrepreneur laissera la voie au complet et bien bourrée. Le ballast sera nivelé de la manière voulue et le tout sera exécuté suivant les directions et l'approbation de l'ingénieur ou autre officier régulièrement nommé.

10. L'entrepreneur sera payé d'après des estimations progressives par verge cube pour tout le ballast posé sur la voie, le mesurage devant se faire dans la sablière ou l'excavation, et le prix par verge cube devra couvrir le coût du posage des rails jusqu'à la sablière, le nettoyage du terrain, l'excavation, le transport, la manutention, la pose du ballast sur la voie et son nivellement de la manière convenable.

11. Les rails seront du meilleur acier anglais, de 56 livres par verge, inspectés durant et après fabrication et approuvés par L. P. Sandberg, avec éclisses à cornières et éclisses simples, moitié par moitié ; les devis et marques seront subordonnés à l'approbation de l'ingénieur, ainsi que les boulons et crampons nécessaires.

13. Tous les ponts de plus de 60 pieds d'ouverture seront en fer ou en acier, excepté sur les embranchements autrement spécifiés dans la clause 4 du contrat, et toutes les arches de 60 pieds et moins pourront être en bois. Tous les ponts seront construits de manière à porter des locomotives "dites Consolidation." Les arches de 60 pieds ou moins pourront reposer sur des culées en pin, en épinette rouge ou en cèdre. Les plans, devis et épreuves seront subordonnés à l'approbation de l'ingénieur. Les ponts devront être peinturés avec de la peinture à l'épreuve du feu, et elle sera renouvelée jusqu'à l'achèvement du chemin aussi souvent que l'ordonnera l'ingénieur.

14. Il sera construit sur toute la longueur du chemin de fer une ligne de télégraphe solide et forte, avec lourds poteaux en cèdre et les instruments nécessaires à toutes les stations. La ligne sera construite de manière à se conformer aux termes du contrat de la compagnie avec la Compagnie de Télégraphe de Montréal, qui fournit et pose les fils et plante les poteaux.

15. Des voies de garage égales à cinq pour cent de la longueur totale du chemin de fer seront fournies par l'entrepreneur aux endroits qu'on lui indiquera.

Le devis qui précède est un de ceux mentionnés dans un certain contrat entre la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean et Horace J. Beemer, exécuté devant Cy. Tessier, notaire à Québec, le septième jour de

janvier mil huit cent quatre vingt huit, à l'original duquel contrat ce devis reste annexé.

A. L. LIGHT,
SIMON PETERS,
Vice-président.
J. G. SCOTT,
Secrétaire.
H. J. BEEMER,
Cy. TESSIER,
Notaire public.

Vraie copie de l'original demeuré en mon étude.

Cy. TESSIER,
Notaire public.

Cette annexe s'applique au prolongement de Chicoutimi et à tous les embranchements.

Liste des valeurs qui seront assignées aux ouvrages suivants dans la préparation des estimations progressives dont il est parlé dans le contrat auquel cette liste est annexée et seulement dans le but de s'assurer de la valeur proportionnelle des ouvrages qui pourront être faits par l'entrepreneur de temps à autre.

Prix pour lequel les ouvrages suivants seront faits si on les ordonne, et il est convenu qu'ils seront subordonnés à toutes les conditions du contrat et en formeront partie.

N° 1.	Matériaux excavés des fondations, déposés dans les remblais, par verge cube	0 40
2.	Creusage des fossés dans les tranchées, au-dessous du niveau de formation, par verge cube. Terre	0 30
	Creusage des fossés dans les tranchées, au-dessous du niveau de formation, par verge cube. Roc	1 60
3.	Egouts, par verge cube	0 25
4.	Traverses de chemins publics, chacune, des deux côtés	100 00
5.	Maçonnerie de seconde classe, en ciment de Portland, p.v.c.	8 00
	do do en ciment canadien, p.v.c.	
6.	Murs de soutènement en pierre sèche, par verge cube	3 50
7.	Bois de pin dans les superstructures de ponceaux ouverts, par 1,000 pds, M.P., y compris la main-d'œuvre	30 00
8.	Bois équarri dans les fondations, par 1,000 pds, M.P., y compris la main-d'œuvre	15 00
9.	Planches dans les fondations, par 1,000 pds, M.P., y compris la main-d'œuvre	18 00
10.	Pavage dans les aqueducs, par verge cube, en ciment	4 00
11.	Blocailles dans et autour des fondations, par verge cube	2 00
12.	Blocailles dans les talus	2 00
13.	Cailloux à la place de ponceaux, placés en position, par verge cube	1 00
14.	Belles broussailles et perches d'épinette, d'un pied d'épaisseur, posées à la main, par verge cube	20
15.	Pieux battus, y compris le bois, de pas moins de 10 pouces à la partie supérieure (la partie enfoncée dans la terre seulement à mesurer), par pied linéaire, y compris le bois, partie dans la terre	
	do au-dessus de terre	25

16. Bois de pin marchand équarri dans les ponts, chevalets ou autres structures, y compris la main-d'œuvre, par 1,000 pds, M.P., superstructure des ponts à fermes non comprise..... 35 00
17. Bois d'épinette marchand, équarri, dans les ponts, chevalets ou autres structures, y compris la main-d'œuvre, par 1,000 pds, M.P..... 25 00
18. Bois d'épinette rouge marchand, équarri, dans les ponts, chevalets ou autres structures, y compris la main-d'œuvre, par 1,000 pds, M.P..... 30 00
19. Structures en fer malléable affiné, y compris la main-d'œuvre, par livre..... 0 10
20. Toute fonte approuvée dans les structures, y compris la main-d'œuvre, par livre..... 0 06
21. Béton hydraulique, par verge cube..... 9 00
22. Meilleur ciment hydraulique de Portland, délivré sur place, par baril..... 4 00
23. Traverses en épinette rouge 8x6x6, au bout le plus étroit, par 100..... 25 00
24. Traverses en pruche, 8x6x6, par 100..... 25 00
25. Ballast approuvé, y compris le haussement, le bourrage, etc., si on en trouve sur place, y compris le transport, par verge cube..... 30
26. Transport supplémentaire de terre, gravois, roc ou blocaille, au delà des limites du contrat, pour chaque mille additionnel, par verge cube..... 0 02
27. Posage des pointes d'aiguilles et croisements, par paire, y compris le bois..... 80 00

Et dans le cas où cette soumission serait acceptée, le soussigné se tient prêt à faire un contrat pour l'exécution et l'achèvement complet des travaux, ou telle partie de ces travaux qui sera nécessaire, et à se conformer à la 28e clause du contrat pour ce qui a rapport au dépôt d'argent ; et offre comme cautions, pour l'observation de toutes les conditions, aussi bien que pour l'accomplissement régulier du contrat, les deux personnes qui ont signé cette soumission dans ce but.

Signatures réelles, occupations et résidences des soumissionnaires. }

Signatures et résidences des cautions.

Daté à le jour de 188 .

Cette liste est la liste des valeurs mentionnées dans un certain contrat entre la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean et Horace J. Beemer, devant Cy. Tessier, notaire, à Québec, le septième jour de janvier mil huit cent quatre-vingt-huit, à l'original duquel contrat cette liste reste annexée.

A. L. Light, ingénieur consultant.
Simon Peters, vice-président.
J. G. Scott, secrétaire.
H. J. Beemer,
Cy. Tessier, notaire public.

Copie conforme,
Cy. Tessier, notaire public.

ANNEXE C.

QUÉBEC.

Mémoire des dépenses de bureau, travaux d'art, etc., à payer par M. H. J. Beemer, durant le terme de son contrat :

Secrétaire	$1,500
Ingénieur en chef	1,000
Ingénieur consultant	1,000
Proportion, soit ⅓, des appointements de commis	600
Proportion des honoraires de l'avocat, soit	100
Proportion du loyer du bureau, de la papeterie, soit.	300
Copiste-sténographe	500
Dessinateur	1,000
	$6,000

Ceci est l'annexe "C" mentionnée et annexée à l'original d'un certain contrat entre H. J. Beemer et la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, exécuté à Québec le 7 janvier 1888, devant Cy. Tessier, notaire.

A. L. LIGHT, ingénieur consultant.
SIMON PETERS, vice-président.
J. G. SCOTT, secrétaire.
H. J. BEEMER.
CY. TESSIER, N. P.

Copie conforme,
CY. TESSIER, N. P.

ANNEXE A.

VALEUR et quantités approximatives des travaux à faire et exécuter sur le contrat s'étendant depuis la Jonction de la Pointe-aux-Trembles jusqu'à Chicoutimi et Saint-Alphonse, une distance présumée de 64 milles, avec voies de garage ne dépassant pas cinq (5) milles.

Quantités.	Description.	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
630	Acres, déblaiement et essartement	63 00	39,690 00	
1,170,000	Vgs cubes, excavation de terre	0 30	351,000 00	
60,000	do do roc	1 60	96,000 00	
6,000	do maçonnerie de 1re classe	10 00	60,000 00	
7,000	do do 2e classe	7 00	49,000 00	
192,000	Traverses, épinette rouge, cèdre et pruche	0 25	48,000 00	
64	Milles, clôtures en fil métallique	896 00	57,344 00	
64	do ponceaux en bois et fosses garde-bestiaux	250 00	16,000 00	
1,000	Pds linéaires, ponts en acier	70 00	70,000 00	
600	do do bois	25 00	15,000 00	
700	Traverses de fermes	20 00	14,000 00	
				816,034 00
	Rails et attaches.			
6,072	Tonnes, rails d'acier (y compris les voies de garage).	28 00	170,016 00	
414,000	Lbs, crampons	03½	14,490 00	
154,560	Lbs, boulons et ecrous	04	6,182 40	
345	Tonnes d'éclisses	28 00	9,660 00	
				200,348 40

VALEUR et quantités approximatives des travaux à faire et exécuter sur le contrat s'étendant depuis la Jonction de la Pointe-aux-Trembles jusqu'à Chicoutimi et Saint-Alphonse, etc.—*Fin.*

Quantités.	Description.	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Posage de la voie.			
69	Milles de posage de voie	225 00	15,525 00	15,525 00
	Ballastage.			
207,000	Verges cubes de ballast	0 30	62,100 00	62,100 00
	Télégraphe.			
64	Milles (à construire par la Cie de télégraphe)	0 50	3,200 00	3,200 00
	Bâtiments des stations.			
2	Stations	2,500 00	5,000 00	
5	do	1,800 00	9,000 00	
				14,000 00
				1,111,207 40
	Matériel roulant.			
6	Locomotives	12,000 00	72,000 00	
2	Wagons de voyageurs de 1re classe	4,500 00	9,000 00	
2	do 2e classe	3,500 00	7,000 00	
1	Wagon-dortoir	6,000 00	6,000 00	
34	Wagons fermés	560 00	19,040 00	
8	do à bestiaux	560 00	4,480 00	
2	Bagage, messageries et malle	2,000 00	4,000 00	
1	Fourgon de conducteur	600 00	600 00	
70	Wagons-plateformes	460 00	32,200 00	
3	Chasse-neige	2,000 00	6,000 00	
12	Wagons à manivelle	60 00	480 00	
				160,800 00
	Réservoirs pour le service de l'eau.			
4	Réservoirs	2,000 00	8,000 00	
	Ateliers, etc., etc.			
	Ateliers de réparations en charpente, avec outils, remises en bois pour locomotives, remises des wagons à manivelle, plaques-tournantes, etc			17,000 00
	Travaux d'art.			
64	Milles de travaux d'art et tracé	500 00		32,000 00
1	Bateau à vapeur		15,000 00	
	Quais et phares à Roberval, Saint-Prime, Mistassini, Peribonca, Rivière à la Décharge de la Pipe et Métabetchouan		35,000 00	
				50,000 00
	Dépenses éventuelles.			
	Pour couvrir le droit de passage, terrains des têtes de lignes, et autres terrains de stations, omissions et autres travaux et dépenses qui peuvent se produire et qui ne sont pas complètement prévus dans l'annexe, et pour la reclassification des matériaux dont il est parlé dans le contrat			119,988 00
				1,498,995 00

VALEUR et quantités approximatives des travaux à faire et exécuter sur le contrat N°....., un embranchement s'étendant depuis la ligne-mère jusqu'à La Tuque, distance présumée de 30 milles.

Quantités.	Description.	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
360	Acres, déblaiement et essartement	63 00	22,680 00	
540,000	Vgs cubes, excavation de terre	0 30	162,000 00	
60,000	do do roc	1 60	96,000 00	
1,600	do maçonnerie de 1re classe	10 00	16,000 00	
84,000	Traverses	0 25	21,000 00	
30	Milles, ponceaux en bois	250 00	7,500 00	
400	Pds linéaires, ponts à fermes en bois	40 00	16,000 00	
300	do ponts sur chevalets en bois	15 00	4,500 00	
				345,680 00
	Rails et attaches.			
2,728	Tonnes de rails, 56 lbs (y compris voies de garage)	28 00	76,384 00	
180,000	Lbs de crampons	03½	6,300 00	
67,200	Lbs de boulons et écrous	0 24	2,688 00	
150	Tonnes d'éclisses	28 00	4,200 00	
				89,572 00
	Posage de la voie.			
31	Milles de posage de voie	225 00	6,975 00	6,975 00
	Ballastage.			
90,000	Verges cubes de ballast	0 30	27,000 00	27,000 00
	Ligne télégraphique.			
30	Milles de ligne télégr. (à constr. par la Cie de télég.)	0 50	1,500 00	1,500 00
	Bâtiments des stations, etc.			
3	Stations avec hangar et remises à locomotives, comprend les ateliers de wagons et les machines	.....	10,000 00	
2	Plaques-tournantes	1,500 00	3,000 00	
				13,000 00
	Service de l'eau.			
2	Réservoirs	2,000 00	.....	4,000 00
				$487,727 00
	Matériel roulant.			
2	Locomotives	12,000 00	24,000 00	
1	Wagons à voyageurs de 1re et 2e classes	4,500 00	4,500 00	
4	Wagons fermés	560 00	2,240 00	
1	Wagon à bagage	2,000 00	2,000 00	
40	Wagons-plateformes	460 00	18,400 00	
5	Wagons à manivelle	60 00	300 00	
2	Aileron et charrue	2,000 00	4,000 00	
1	Fourgon de conducteur	600 00	600 00	
				56,040 00
	Travaux d'art.			
30	Milles de travaux d'art et tracé	500 00		15,000 00
	Bateau à vapeur pour le Saint-Maurice		10,000 00	
	Quais à La Tuque et aux Piles, balises et fermes et ateliers des wagons à la jonction		5,000 00	
				15,000 00
	Dépenses éventuelles.			
	Pour couvrir le droit de passage, terrains des têtes de lignes, et autres terrains de stations, omissions et autres travaux et dépenses qui peuvent se produire et qui ne sont pas complètement prévus dans l'annexe, et pour la reclassification des matériaux dont il est parlé dans le contrat			50,591 00
				$624,358 00

VALEUR et quantités approximatives des travaux à faire et exécuter sur le contrat N°....., s'étendant depuis Roberval jusqu'à Saint-Prime, une distance présumée de 12 milles.

Quantités.	Description.	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
40	Acres, déblaiement et essartement	63 00	2,520 00	
217,000	Vgs cubes, excavation de terre	0 30	64,100 00	
8,000	do do roc	1 60	12,800 00	
800	do maçonnerie de 1re classe	10 00	8,000 00	
40,000	Traverses, épinette rouge, cèdre et pruche	0 25	10,000 00	
140	do de fermes	20 00	2,800 00	
12	Milles, clôtures en fil métallique	896 00	10,752 00	
200	Pds linéaires, pont à fermes en bois	40 00	8,000 00	
500	do ponts en chevalets en bois	15 00	7,500 00	
12	Milles, ponceaux en bois	250 00	3,000 00	
				129,472 00
	Rails et attaches (y compris les voies de garage).			
1,156	Tonnes de rails d'acier, 56 lbs	28 00	32,368 00	
78,000	Lbs de crampons	0 03½	2,730 00	
26,880	Lbs de boulons et écrous	0 04	1,075 20	
59	Tonnes d'éclisses	28 00	1,652 00	
				37,825 00
	Posage de la voie.			
12	Milles de posage de voie	225 00	2,700 00	2,700 00
	Ballastage.			
38,000	Verges cubes de ballast	0 30	11,400 00	11,400 00
	Ligne télégraphique.			
12	Milles de ligne télégr. (à constr. par la Cie de télégr.)	50 00	600 00	600 00
	Bâtiments des stations.			
2	Stations et remises à locomotives, etc.	10,000 00	10,000 00	
1	Plaque-tournante	1,500 00	1,500 00	
1	Réservoir	2,000 00	2,000 00	
				13,500 00
	Travaux d'art.			
12	Milles de travaux d'art et tracé	250 00	.....	3,000 00
	Matériel roulant.			
1	Wagon à voyageurs de 2e classe	3,500 00	3,500 00	
2	Wagons fermés	560 00	1,120 00	
1	Wagon à manivelle	60 00	60 00	
10	Wagons-plateformes	460 00	4,600 00	
2	Wagons à bestiaux	560 00	1,120 00	
				10,400 00
	Dépenses éventuelles.			
	Pour couvrir le droit de passage, terrains des têtes de lignes, et autres terrains de stations, omissions et autres travaux et dépenses qui peuvent se produire et qui ne sont pas complètement prévus dans l'annexe, et pour la reclassification des matériaux dont il est parlé dans le contrat	.....	.....	17,230 00
				$226,127 00

VALEUR et quantités approximatives des travaux à faire et exécuter sur le contrat N°....., un embranchement à partir de la ligne-mère à la station de Saint-Gabriel jusqu'à l'établissement de la Rivière-aux-Pins, distance de 10 milles.

Quantités.	Description.	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
43¼	Acres, déblaiement et essartement	63 00	2,724 75	
100,000	Vgs cubes, excavation de terre	0 30	30,000 00	
3,000	do do roc	1 60	4,800 00	
30,000	Traverses	0 25	7,500 00	
10	Milles, ponceaux en bois	250 00	2,500 00	
10	do de clôtures	896 00	8,960 00	
300	Pds cubes, chevalets sur pilotis	15 00	4,500 00	
2,000	Vgs cubes, blocailles	2 00	4,000 00	
				64,984 75
	Rails et attaches.			
968	Tonnes de rails, 56 lbs	28 00	27,104 00	
50	do d'éclisses	28 00	1,400 00	
70,000	Lbs de crampons	0 3½	2,450 00	
22,400	Boulons	0 4	896 00	
				31,850 00
	Posage de la voie.			
10	Milles de posage de voie	225 00	2,250 00	2,250 00
	Ballastage.			
0,000	Verges cubes de ballast	0 30	6,000 00	6,000 00
	Ligne télégraphique.			
10	Milles de ligne télégr. (à constr. par la Cie de télégr.)	50 00	500 00	500 00
50	Traverses de fermes	20 00	1,000 00	1,000 00
	Bâtiments des stations, etc.			
	Stations et hangars, remise à locom., plaq. tournante.		5,000 00	5,000 00
	Service de l'eau.			
1	Réservoir		2,000 00	2,000 00
	Travaux d'art.			133,584 75
10	Milles de travaux d'art et tracé			5,000 00
	Matériel roulant.			
1	Locomotive	12,000 00	12,000 00	
2	Wagons à voyageurs de 1re et 2e classes	4,500 00	9,000 00	
10	Wagons-plateformes	460 00	4,600 00	
2	Wagons à manivelle	60 00	120 00	
				25,720 00
	Dépenses éventuelles.			
	Pour couvrir le droit de passage, terrains des têtes de lignes, et autres terrains de stations, omissions et autres travaux et dépenses qui peuvent se produire et qui ne sont pas complètement prévus dans l'annexe, et pour la reclassification des matériaux dont il est parlé dans le contrat			151,519 75

NOTE. —Il doit être compris que cette estimation est faite dans le but d'arriver à connaître la valeur des ouvrages faits ; que les quantités ci-dessus ne sont qu'approximatives, et que toute augmentation ou omission dans l'estimation qui précède n'affectera en aucune manière l'obligation de l'entrepreneur de faire et de finir tout ce qui est nécessaire pour l'achèvement complet du chemin de fer, et que les quantités approximatives qui précèdent n'obligeront pas non plus l'entrepreneur à faire plus d'ouvrage que n'en exigent le contrat et le devis.

Décomposition du cahier de la valeur des diverses sortes d'ouvrages à faire, pour faciliter la consultation.

Détails.	Milles	Total.	Par mille.
Chaussée et maçonnerie	116	$1,356,171	$11,691
Rails et attaches	116	359,595	3,100
Ponts, posage des rails et balastage	116	133,950	1,155
Télégraphe, voies de garage, stations, ateliers, service de l'eau et travaux d'art	116	138,300	1,192
Matériel roulant	116	252,960	2,181
Dépenses éventuelles	116	195,024	1,681
		$2,436,000	$21,000
Bateaux à vapeur, quais, feux, etc.		65,000	
		$2,501,000	

Note.—A part cela l'entrepreneur s'engage de fournir un wagon de 1re classe, vingt-trois wagons fermés, quatre-vingts wagons plateformes. *Voir* clause 8.

Les quatre annexes précédentes et les notes sur l'autre côté de cette feuille forment et sont l'annexe "A" mentionnée dans un certain contrat entre la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean et Horace J. Beemer, devant Cy. Tessier, notaire, à Québec, le sept janvier mil huit cent quatre-vingt-huit, à l'original duquel contrat cette annexe "A" est restée attachée.

A. L. LIGHT,
Ingénieur consultant.
SIMON PETERS,
Vice-président.
J. G. SCOTT,
Secrétaire.
H. J. BEEMER,
CY. TESSIER, *N.P.*

Copie conforme à l'original demeuré en mon étude.

CY. TESSIER, *N.P.*

Pièce "JS" 5, pour la couronne; produite le 23 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

Le trentième jour de juin, en l'année mil huit cent soixante-dix-neuf,

Devant moi, notaire public soussigné, régulièrement commissionné et assermenté, et résidant en la cité de Québec, dans la province de Québec, ont personnellement comparu "*La Quebec and Lake St. John Railway Lumbering and Trading Company*," constituée en corporation par lettres patentes, de Québec, Canada, d'une part;

Et William H. Stevenson, de Buckingham, Ottawa, dans la province de Québec, entrepreneur, et dans le présent acte appelé l'entrepreneur, d'autre part;

Lesquelles dites parties par les présentes stipulent et conviennent ensemble ce qui suit: Qu'en considération des stipulations et conventions ci-après contenues, l'entrepreneur stipule et convient avec la dite compagnie, partie de la première part, ce qui suit.

1. Dans le présent contrat le mot "ouvrage" ou "travaux" signifiera, à moins que le contenu n'exige une autre signification, l'ensemble des travaux et les matériaux et choses que l'entrepreneur devra faire, fournir et exécuter en vertu du présent contrat. Le mot "ingénieur" signifiera l'ingénieur en chef de la compagnie alors en fonctions et ayant le contrôle des travaux, et s'appliquera et comprendra n'importe quel de ses aides agissant d'après ses instructions, et toutes les instructions, directions ou certificats donnés ou toutes décisions rendues par n'importe qui agissant au nom de l'ingénieur, seront subordonnés à son approbation et pourront être annulés, variés, modifiés et changés comme il le jugera à propos. L'ingénieur sera obligé de soumettre tous changements ou modifications au conseil des directeurs.

2. Toutes les stipulations et conventions contenues dans le présent acte seront obligatoires pour les exécuteurs et administrateurs de l'entrepreneur et s'étendront à eux, et seront obligatoires pour les successeurs de la compagnie et s'étendront à eux, et partout dans ce contrat où il sera parlé de "La Compagnie", ce mot comprendra ses successeurs, et partout où l'on parlera de l'entrepreneur, cela comprendra ses administrateurs et exécuteurs.

3. Que l'entrepreneur fournira à ses propres frais toute main-d'œuvre, machines et autres outillage, matériaux, articles et choses quelconques nécessaires à la bonne exécution et à l'achèvement de tous les ouvrages énumérés ou mentionnés dans les devis généraux, à l'exception des locomotives et wagons actuellement en la possession de la compagnie, les dits devis étant annexés au présent acte et marqués "A," et exposés et mentionnés dans les plans et dessins préparés ou à préparer pour les fins des travaux et en conformité du mémoire imprimé ou des notes explicatives ci-annexées, daté du 1er mai 1879, marqué "B", et exécutera et complétera les parties respectives de ces travaux, et les délivrera complètes aux parties de la première part, le ou avant le premier jour de décembre mil huit cent soixante et dix-neuf. Les dits travaux devant être faits avec les meilleurs matériaux de leurs différentes espèces, et être finis de la meilleure manière et la plus conforme à l'art, tel qu'exigé, en se conformant strictement aux devis et dessins qui pourront être fournis de temps à autre—(lesquels devis et mémoire sont par les présentes déclarés faire partie du présent contrat)—et à l'entière satisfaction de l'ingénieur en chef alors en exercice, ayant le contrôle des travaux.

4. Les susdits devis et mémoire, ainsi que la soumission acceptée ci-annexée marquée "C," de même que les différentes parties du présent contrat, seront pris dans leur ensemble comme s'expliquant les uns les autres pour former un tout logique, et si l'on trouve qu'on a omis ou mal expliqué quelque chose qui soit nécessaire pour l'exécution et l'achèvement convenable d'aucune partie des travaux qu'on avait en vue, l'entrepreneur les exécutera, à ses propres frais, comme si cette chose avait été convenablement décrite, et la décision de l'ingénieur sera finale relativement à toute erreur ou omission, et la correction de toute semblable erreur ou omission ne sera pas considérée comme une addition aux travaux par les présentes entrepris ni comme une déviation de ces travaux. Il est de plus convenu et entendu que s'il est fait quelques changements dans le tracé de la ligne ou du chemin, ou dans la construction de telles parties de cette ligne qui augmentent les frais de l'entrepreneur, soit pour le nivellement, soit pour la construction des ponts, ou par la longueur de la ligne, etc., le dit entrepreneur sera payé de ces frais additionnels au prorata de l'annexe du contrat marquée "D," et s'il n'y a aucun prix dans le cahier, le prix sera fixé par l'ingénieur en chef, et dans le cas où il y aurait diminution dans le prix de la construction résultant d'aucun tel changement de ligne, une dé-

duction correspondante sera faite par l'entrepreneur suivant le cahier des charges.

5. Que toutes les clauses du présent contrat s'appliqueront à tous les changements, additions ou déviations, de la même manière et jusqu'au même point qu'aux travaux actuellement projetés, et aucuns changements, additions, déviations ou modifications n'annuleront ou n'invalideront le présent contrat.

6. Que l'ingénieur sera le seul juge des ouvrages et matériaux sous le rapport de la quantité et de la qualité, et sa décision sur toutes les questions en dispute quant aux ouvrages et matériaux ou quant à la signification ou aux intentions du présent contrat, et quant aux plans, devis et dessins, sera finale, et aucun travaux et ouvrages supplémentaires ou additionnels ne seront censés avoir été faits et l'entrepreneur n'aura pas droit d'en être payé, à moins qu'ils n'aient été faits à la satisfaction de l'ingénieur, telle que prouvée par son certificat par écrit, lequel certificat sera la condition qui donnera droit à l'entrepreneur d'être payé de ces ouvrages.

7. Il est par les présentes expressément entendu et convenu que les différentes parties des travaux mentionnés dans la liste ou cahier des charges comme devant être payées pour les différentes sortes d'ouvrages, comprennent non seulement l'espèce particulière d'ouvrages ou de matériaux mentionnés dans la dite liste ou cahier, mais aussi toute et chaque sorte d'ouvrage, main-d'œuvre, outils et outillage, matériaux et choses quelconques nécessaires à l'exécution complète et à l'achèvement prêt au service, des parties respectives des travaux à la satisfaction de l'ingénieur ; et dans le cas de dispute quant aux ouvrages, matériaux, outils et outillages qui sont ou ne sont pas ainsi inclus, la décision de l'ingénieur sera finale et conclusive.

8. L'entrepreneur gardera sur le terrain, durant toutes les heures de travail, un contremaître compétent pour recevoir les ordres de l'ingénieur, et si l'ingénieur juge la personne ainsi nommé incompétente, ou si elle se conduit d'une manière inconvenante, l'ingénieur pourra la renvoyer et une autre personne sera nommée à sa place ; ce contremaître sera considéré comme le représentant légal de l'entrepreneur, et aura plein pouvoir de faire exécuter toutes les demandes et instructions du dit ingénieur.

9. Dans le cas où on emploierait ou apporterait sur les travaux projetés ou sur aucune partie de ces travaux des matériaux ou choses qui, dans l'opinion de l'ingénieur, ne sont pas selon les différentes parties du contrat, ou ne sont pas suffisamment sains, ou seraient autrement inconvenables, ou dans le cas où quelques-uns des ouvrages seraient inconvenablement faits, l'ingénieur pourra exiger que l'entrepreneur les enlève et fournisse des matériaux où choses convenables, et refasse les ouvrages comme il faut, selon le cas, et dès lors l'entrepreneur devra se conformer et se conformera immédiatement à cette dite réquisition, et s'il s'écoule vingt-quatre heures sans qu'on ait tenu compte de cette réquisition, l'ingénieur pourra faire enlever ces matériaux et choses ou faire défaire ces ouvrages.

10. Si en aucun temps il paraissait d'après les rapports de l'ingénieur en chef et à la satisfaction de la compagnie que les entrepreneurs ne poussent pas les travaux avec assez d'hommes et de diligence pour les achever au temps ci-dessus spécifié, la compagnie aura le droit d'annuler le contrat et y mettre fin, et de prendre possession des travaux sans aucun procès ou procédure légale, dans les quarante-huit heures après avoir notifié les entrepreneurs par protêt notarié signifié soit au bureau de l'entrepreneur, à Québec, soit en le déposant au bureau de poste à l'adresse du dit entrepreneur.

11. L'entrepreneur aura le risque et subira toutes les pertes ou tous les dommages provenant de quelque cause quelconque qui pourront se produire dans les travaux ou dans quelques-uns d'entre eux, jusqu'à ce qu'ils soient complètement et finalement terminés, délivrés et acceptés par le dit ingénieur en chef alors en exercice, et si ces pertes ou dommages ont lieu avant tel achèvement final, livraison et acceptation, l'entrepreneur devra immédiatement, à ses propres frais, réparer, restaurer et refaire les ouvrages ainsi endommagés, afin que les travaux entiers ou les différentes parties de ces travaux puissent être complétés à l'époque fixée par les présentes.

12. L'entrepreneur n'aura et ne présentera aucune réclamation ou demande, ou n'intentera aucune action ou procès ou ne présentera aucune pétition contre la compagnie pour aucun dommage qu'il pourra subir à raison d'aucun retard dans le progrès des travaux provenant des actes d'aucun des agents de la compagnie, et il est convenu que dans le cas d'aucun retard semblable, l'entrepreneur aura pour terminer les travaux une prolongation de temps que l'ingénieur en chef alors en exercice pourra considérer nécessaire.

13. L'entrepreneur ne fera aucun transfert du présent contrat ou ne donnera aucun sous-contrat pour l'exécution d'aucun des travaux entrepris par les présentes, à moins d'un consentement de la part de la compagnie, et dans tous les cas, aucun tel transfert ou sous-contrat même si la compagnie y consent, ne libérera l'entrepreneur de sa responsabilité en vertu du présent contrat, pour l'accomplissement légitime de tous les travaux entrepris par les présentes.

14. Le temps sera considéré une condition essentielle du présent contrat.

15. L'entrepreneur sera responsable de tous dommages que pourrait réclamer toute personne ou corporation quelconque à propos de toute blessure à des personnes ou de dommages aux terres, bâtiments, vaisseaux ou autres biens, ou par rapport à aucun empêchement sur tout droit quelconque, occasionnés par l'exécution des dits travaux ou par négligence ou contravention ou non-contravention de sa part, et devra faire et fera à ses propres frais telles dispositions qui pourront être nécessaires pour la protection des personnes ou des terres, bâtiments, vaisseaux ou autres biens, et pour la jouissance ininterrompue de tous les droits des personnes ou corporations dans et durant l'exécution des dits travaux.

16. L'entrepreneur protégera et n'enlèvera ou détruira, ou ne permettra d'enlever ou de détruire, les jalons, bouées ou autres marques placés sur ou près des travaux par les ingénieurs des travaux, et fournira l'aide nécessaire pour rectifier ou remettre en place tout jalon ou marque qui pour une cause quelconque aurait pu être enlevé ou détruit.

17. Tout avis ou autre communication mentionné dans le présent contrat comme devant être signifié ou donné à l'entrepreneur sera censé avoir été bien et suffisamment signifié ou donné s'il est laissé au bureau de l'entrepreneur ou transmis par aucun bureau de poste à l'entrepreneur ou contremaître à l'adresse mentionnée dans le présent contrat, ou au dernier siège d'affaires connu de l'entrepreneur.

18. L'entrepreneur s'engage à prendre tout le bois de construction que la compagnie a fait en l'année mil huit cent soixante et seize, pour les ponceaux et autres ouvrages, à une évaluation qui sera acceptée par l'ingénieur, et aussi de prendre l'outillage d'Hulbert en la possession de John Ross, écuier, à une évaluation à être donnée par le dit John Ross; et aussi de recevoir des manœuvres de la campagne en paiement des souscriptions des campagnes si les gens veulent travailler (soit, jusqu'à concurrence de $7,000), ce travail devant être accepté s'il est offert aux prix courants, et ce travail devant être chargé

mensuellement tel qu'accompli ; aussi de charger et distribuer les poteaux de télégraphe, de prendre les rails des steamers s'ils ne sont pas déchargés, le long d'aucuns des quais mentionnés, mais pas au delà du quai Allan, ou des steamers dans le fleuve, mais il ne sera pas responsable des accidents aux bateaux ; le quaiage devant être gratuit, mais si l'entrepreneur trouvait plus commode de les amener aux quais, alors il paiera le quaiage ; de prendre toutes les planches de clôtures que la compagnie pourra fournir à six dollars par mille pieds ($6 par 1,000 pieds). Aussi de remettre les locomotives et le matériel roulant en bon état de service, moins l'usure raisonnable.

La compagnie aura le droit de renvoyer les conducteurs de locomotives pour incompétence ou mauvaise conduite. La compagnie s'engage de faire des arrangements avec la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal, Occidental et Ottawa, pour obtenir le droit de circulation sur son chemin aux frais de l'entrepreneur. Et la compagnie, partie de la première part, en considération des prémisses, stipule par les présentes avec l'entrepreneur et en rapport avec les travaux entrepris de la manière mentionnée dans la soumission de l'entrepreneur pour la section un et la section deux (section 1 et section 2), et ci-annexées ainsi que les notes explicatives, le prix total d'entreprise pour la section 1 étant de soixante et deux mille neuf cent sept dollars et vingt-cinq centins, et le prix total d'entreprise pour la section 2 étant de seize mille huit cent soixante-dix-huit dollars et quatre-vingts centins. Les paiements seront faits mensuellement, moins une retenue de dix pour cent jusqu'à l'achèvement du contrat, et lors de l'achèvement toutes les garanties seront remises comme il est expliqué plus amplement dans les notes explicatives.

Et à ce contrat ont personnellement comparu James Worthington, gentilhomme, de la cité de Montréal, représenté aux présentes par son procureur régulièrement autorisé, James Isbester, et James Isbester, entrepreneur, de la cité d'Ottawa, qui se sont portés et se portent par les présentes volontairement cautions du dit entrepreneur, partie de la seconde part, en faveur de la compagnie, partie de la première part, pour l'accomplissement et l'exécution du présent contrat, et en le faisant, ils s'obligent tous deux et chacun d'eux conjointement et solidairement l'un envers l'autre, pour tout ce que l'entrepreneur devra faire, garder et observer de temps à autre et en tout temps, et fera, gardera et observera de temps à autre et en tout temps, bien et fidèlement toutes les stipulations, arrangements et conditons contenus dans le contrat, et conviennent de plus que tous les droits, privilèges et pouvoirs qui, en vertu du présent contrat, pourront être exercés par ou de la part de la dite compagnie, ou par l'ingénieur ou les ingénieurs ou autres personnes mentionnées, pourront être ainsi exercés sans avis aux dites conditions.

Fait et exécuté dans la dite cité de Québec, les jour et an en premier lieu mentionnés, et consigné aux archives du bureau de Charles H. Andrews, le notaire soussigné, sous le numéro deux mille cinq cent cinquante-neuf, les dits comparants ayant signé ces présentes, qui ont été préalablement lues.

W. Withall, président.
Jas. G. Scott, secrétaire.
Wm. H. Stevenson.
James Isbester.
James Worthington,
par James Isbester.
C. H. Andrews, N. P.

Vraie copie de l'original demeuré dans mon bureau.

C. H. Andrews, N.P.

Il est entendu qu'il y a une erreur dans les prix des aiguilles dans la soumission, savoir, dix dollars au lieu de soixante-quinze dollars chacune, formant une somme additionnelle de trois cent quatre-vingt-dix dollars.

C. H. ANDREWS, N. P.

NOTES EXPLICATIVES.

Les ouvrages mentionnés dans la soumission seront faits pour une somme ronde, mais les différents articles formant le total devront être chiffrés à un taux juste et raisonnable. Une liste de prix sera annexée pour couvrir les changements ou ouvrages additionnels, s'il en fallait, les prix dans cette liste doivent être raisonnables, et en harmonie avec ceux de la soumission. Les quantités données dans la soumission sont approximativement prises d'après le centre des niveaux, et l'entrepreneur devra se convaincre lui-même de leur exactitude, ainsi que de la nature des matériaux à enlever, parce qu'on ne permettra d'ajouter aucun supplément sous ces deux chefs.

Les clôtures seront en bois de pin ou d'épinette marchand, convenablement clouées sur des poteaux carrés de 6 x 6, en pin, en cèdre ou en épinette rouge, de 8 pieds de long, enfoncés de 4 pieds en terre. Les barrières et traverses des fermes seront en bois semblable à celui des clôtures, et seront faits comme celles en usage sur le chemin de fer Q. M. O. et O.

Les ponceaux en bois, à ciel ouvert ou encaissés, ainsi que les fosses gardebestiaux et les petits ponts, seront en bois de pin, de modèle semblable à ceux récemment construits sur la ligne de ceinture de Trois-Rivières. La maçonnerie des ponceaux sera de seconde classe, sèche, d'après les modèles et devis du chemin de fer Q. M. O. et O.

Le pont à ferme, système Howe, de 80 pieds de travée, sur la Petite Rivière, en meilleur bois de pin, et en fer double affiné, sera construit d'après les plans approuvés d'un pont semblable sur le chemin de fer Q. M. O. et O., avec boulons plus gros.

Le canal destiné à faire passer le cours d'eau sur le nord du chemin Sainte-Catherine, sera carré et entièrement construit avec le meilleur bois de pin, le planchéiage aura 3 pouces d'épaisseur, assemblé à languettes et rainures, et l'ouvrage en général sera semblable à celui des canaux en usage à Montmorency, aux scieries des messieurs Hall ; le canal sera bien installé à sa pleine profondeur, dans la surface du talus est de la tranchée, et parfaitement étanche.

Les déblais des deux plans inclinés devront être transportés dans le remblai adjacent, aucune partie ne sera gaspillée, le prix pour les transporter, les épandre, et dresser le talus, etc., étant couvert par le prix de l'excavation mentionné dans la soumission.

L'alignement sur le plan incliné à Lorette a été changé sur le tracé original, et on lui a substitué une ligne droite d'environ deux milles de longueur; cela oblige de faire dévier le chemin public pour le mettre sur le côté ouest de la ligne actuelle. Le nouveau chemin devra être aussi bien fait que le chemin actuel. La longueur du changement réel sera d'environ $\frac{3}{4}$ de mille. L'excavation aura 18 pieds de large au niveau de formation, avec inclinaisons latérales d'un et demi horizontal pour un vertical.

Les remblais auront 15 pieds de large au niveau de formation, avec inclinaisons latérales d'un et demi horizontal pour un vertical.

Le reste du nivellement, à part les plans inclinés d'une longueur d'environ 9 milles, sera généralement élevé au-dessus du niveau actuel de 18 pouces

en moyenne, comparé aux niveaux qui seront plus tard fixés par l'ingénieur, donnant environ 6,500 verges cubes par mille. Cette quantité ne comprend pas les trois remblais à la Petite Rivière, la Gorge, à la tête du 2ième plan incliné, et le chevalet à la Maison Blanche, qui tous devront être remplis jusqu'au niveau de formation, en laissant une ouverture de 80 pieds au premier endroit, un ponceau de 4 x 5 en maçonnerie de seconde classe à la Gorge, et trois travées de 15 pieds de pont sur pilotis, au dernier endroit.

Le pont sur pilotis à la Maison Blanche, composé de trois pilots courbés en bois de pin de 12 x 12, 4 pilots droits, et deux étrésillons croisés dans chaque courbe. Le genre de charpente et de tablier sera semblable à celui du pont sur la rivière Bleury à Saint-Vincent de Paul. Les talus en terre se prolongeant à travers les bouts courbés laisseront une ouverture libre de 15 pieds seulement pour l'écoulement des eaux.

Avant de poser les rails la surface de la plate-forme devrait être parfaitement unie (pour empêcher les légers rails d'acier de ployer) ; pour cela on a inséré dans la soumission un prix que l'entrepreneur devra ajouter à ses propres chiffres.

Les rails, les attaches et leur posage seront entièrement sous le contrôle de l'ingénieur, l'entrepreneur ne fournissant que la main-d'œuvre. La voie sera posée par un chef cantonnier nommé par les directeurs, mais payé par les entrepreneurs au taux de $100 par mois, lequel aura l'entier contrôle de ces travaux.

Les rails, éclisses et attaches seront délivrés au quai de la Pointe-à-Carcy ou Ford, ou à quelque autre quai convenable dans le voisinage, et l'entrepreneur devra se charger de tous les frais occasionnés par leur transport à pied d'œuvre. Les traverses seront délivrées à leur position actuelle sur la voie, et celles qui manqueront seront délivrées au quai du Palais.

Les aiguilles, croisements, charpentes de sémaphores et échelles, seront semblables à ceux du chemin de fer Q. M. O. et O., moins les lampes dont on n'a pas besoin maintenant.

Le ballastage sera posé au taux de 1,000 verges cubes par mille. Il sera pris dans des carrières approuvées, et l'entrepreneur supportera tous les frais se rattachant aux voies temporaires qu'il faudra pour se procurer des matériaux convenables. Il faudra prendre bien soin de ne pas endommager les rails d'acier ; le tout devant être convenablement nivelé, bourré et dressé uniment d'une manière propre.

L'entrepreneur devra s'arranger de manière que la voie soit posée jusqu'à la rivière Jacques-Cartier le 1er août 1879, afin de transporter les matériaux pour le pont de fer qu'on doit y construire. Si cela n'était pas commode, il devra transporter ces matériaux pour cette date-là, par voiture ou autrement, et donner dans sa soumission un prix pour la livraison de ces 200 tonnes de matériaux sur l'emplacement du pont.

Dans l'un ou l'autre cas, l'entrepreneur devra s'arranger de manière à faire circuler chaque jour à partir du 1er septembre 1879 des trains réguliers de construction sur ses travaux, pour le transport des matériaux nécessaires aux stations au nord de Jacques-Cartier. Il mentionnera aussi dans sa liste des prix le taux par tonne, auquel il délivrera ces matériaux s'ils sont nécessaires, pris à Québec et délivrés en bon état à l'extrémité sud du Pont Jacques-Cartier, le prix devant comprendre le chargement et le déchargement.

On a permis comme boni dans les quantités sectionnelles de faire des excavations par gradins (*gulletting*) jusqu'à concurrence de 22,705 verges, afin de

permettre à l'entrepreneur de mieux remplir ses engagements au temps fixé. Si le chemin de fer n'était pas ouvert jusqu'à la rivière Jacques-Cartier à l'époque spécifiée dans les présentes, on n'allouera pas ces excavations par gradins et le prix en sera déduit du montant du contrat.

Les directeurs fourniront 3 locomotives en état de service ainsi qu'environ 50 wagons-plateformes. L'entrepreneur devra mentionner dans sa soumission un prix pour les placer sur la voie du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Les wagons se trouvent sur la ligne du chemin de fer Gosford, quelques-uns à Québec, d'autres à Lorette et à Gosford. Ils devront tous être amenés à Québec pour être renouvelés ; les roues, essieux et quelques boulons étant à peu près les seules parties actuellement en état de servir. Il faudra les renouveler et les rendre semblables et aussi bons que lorsqu'ils ont été construits en premier lieu, à l'exception de l'usure des roues et essieux, les ressorts, coussinets, barres d'attelage, et autres détails renouvelés. Le bois devant être proprement fini. Le bois sera du pin résineux, ou de l'épinette rouge, ou du chêne convenablement boulonné, attaché, peinturé et lettré, et de couleurs approuvées. L'entrepreneur mentionnera un prix par wagon pour les amener à Québec et les renouveler au complet.

L'ouvrage sera terminé suivant l'ancien alignement—à l'exception du changement à Lorette déjà mentionné—et en général d'après les niveaux déterminés sur les profils exposés dans le bureau de l'ingénieur à Québec, sauf, naturellement, les petits changements que pourra recommander l'ingénieur.

On se réserve le droit de substituer une clôture en fil barbelé de trois fils de hauteur, au lieu de la clôture en planche, devant se composer de 2 poteaux en pin de 6 ″ x 6 ″ x 8 pieds de long, et une lisse de 6 x ″ 3 ″ x 16½ pieds de long dans chaque perche linéaire ; le prix par perche linéaire à être mentionné dans la liste.

Outre les notes ci-dessus, les ouvrages seront autrement exécutés conformément aux devis généraux du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, y compris le circulaire n° 2. Ils seront dans tous les cas sous la charge et le contrôle directs de l'ingénieur en chef alors en exercice, ou d'aucune autre personne qu'il pourra déléguer pour le remplacer, et ses ordres devront être suivis sous tous rapports et dans toutes circonstances. Il fournira de temps à autre des plans détaillés et des devis des différents ouvrages à mesure qu'ils progresseront, et il sera de son devoir de rejeter ou condamner à n'importe quelle phase ou condition des travaux, toute main-d'œuvre ou tous matériaux qu'il jugera imparfaits ou impropres, et ils devront être immédiatement rectifiés et remplacés à son entière satisfaction. Il aura aussi le pouvoir de renvoyer de dessus les travaux tout contremaître, mécanicien ou manœuvre qui se montrera incompétent, irrespectueux ou turbulent, et la personne ainsi renvoyée ne sera plus ensuite employée sur ces travaux.

Toutes questions en dispute entre la compagnie et les entrepreneurs seront soumises à l'ingénieur en chef alors en exercice.

Avant la signature du contrat on exigera un dépôt de 5 pour 100, dont la somme déposée avec la soumission fera partie.

Immédiatement après la signature du contrat, les travaux seront poussés de manière à assurer, dans l'opinion de l'ingénieur, leur achèvement final le 1er décembre 1879.

Les paiements se feront mensuellement sur estimation de l'ingénieur en chef, 10 pour 100 étant retenus comme nouvelle garantie de la fidèle exécution des travaux.

Il est possible qu'on fasse un changement dans l'alignement, à partir de quelque point au nord de la Jeune Lorette, puis en suivant le côté nord de la rivière Saint-Charles jusqu'au pont de Bickel, et il est par les présentes entendu que l'ingénieur en chef aura le pouvoir de faire ce changement s'il le considère désirable, et l'entrepreneur s'engage à exécuter tous les travaux sur cette ligne ainsi changée si on l'exige, aux prix mentionnés dans la liste annexée, qui gouvernera toutes les déductions ou additions, ou bien les directeurs pourront demander de nouvelles soumissions, et l'entrepreneur, dans le cas de tel changement, ne devra faire sur la partie de la ligne laissée vacante, que les ouvrages que l'ingénieur ordonnera pour obtenir un moyen de communication le plus tôt possible avec les parties les plus au nord des travaux. Si on décide de changer la ligne, les entrepreneurs en recevront avis pas plus tard que le 10 juillet 1879. Dans le cas de tel changement, la compagnie se réserve le droit de prendre deux locomotives et 30 wagons pour cette partie des travaux.

"B"

QUÉBEC, 17 mai 1879.

WM. WITHALL, *président*,
WM. H. STEVENSON,
JAMES WORTHINGTON,
par JAMES ISBESTER,
C. H. ANDREWS, N.P.

J. G. SCOTT, *secrétaire*,
JAMES ISBESTER,

(*Vraie copie.*)
C. H. ANDREWS, N.P.

FORMULE DE SOUMISSION.—1RE SECTION.

Aucune soumission pour cette section ne sera reçue si ce n'est d'après cette formule, et si les prix ne sont pas correctement inscrits et totalisés sur la liste des quantités; ni à moins qu'on ait observé la clause qui exige un chèque de $1,000 accepté par la banque. Les sections 1 et 2 seront accordées à un même soumissionnaire.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

De la Petite Rivière au pont sur chevalets de la Maison Blanche—7·6 milles.

SOUMISSION POUR LES TRAVAUX

Le soussigné offre par les présentes de fournir tout l'outillage, les matériaux et la main-d'œuvre nécessaires (à l'exception de 3 locomotives et de 50 wagons plateformes, que la compagnie fournira), et de faire terminer à l'entière satisfaction de l'ingénieur en chef ou autre officier autorisé à agir à sa place, toute l'excavation, le nivellement, les ponts, le posage de rails, le ballastage et les autres travaux qu'il faudra faire sur cette partie du chemin de fer commençant à la station
et se terminant près du en longueur environ sept milles et six dixièmes, aux termes et conditions stipulés dans le devis général daté du 1er jour de mai 1879, avec formule de contrat annexée, tous ces documents ayant été dûment lus et soigneusement examinés, et le soussigné propose et convient par les présentes de compléter tous les travaux compris dans ce contrat pour le 1er jour de décembre 1879, aux taux et prix mentionnés dans la liste, lesquels, lorsqu'ils seront appliqués aux quantités

approximatives, se chiffrent en totalité par la somme de soixante et deux mille neuf cent sept dollars et vingt-cinq centins.

LISTE DES QUANTITÉS ET DES PRIX.

Quantités approximatives.	Description des travaux.	Prix.	Montant.
		$ cts.	$ cts.
4,864	Perches linéaires de clôtures en planches	0 90	4,377 60
158	Barrières glissantes	1 00	158 00
79	Traverses des fermes	10 00	790 00
22,705	Verges cubes de terre dans les excavations par gradins	0 15	3,405 75
130,000	" " roc et terre dans les plans inclinés placés sur les remblais	0 20	26,000 00
30,000	" " d'emprunts	0 15	4,500 00
43,922	" " nivellement des remblais peu élevés	0 15	6,558 30
600	" " maçonnerie de ponceaux, 2e classe	400 00	2,400 00
200	" " pavage	2 00	400 00
67	M. M. P. de bois de pin dans les ponceaux et culées de ponts, faits et placés	18 00	1,206 00
2,990	Livres de boulons en fer dans les ponceaux et culées de ponts	0 04	119 60
13	Fosses garde-bestiaux, simples	44 00	572 00
1,200	Pieds linéaires de canal, 6 x 6, meilleur bois de pin	2 50	3,000 00
80	" " pont système Howe	0 25	2,000 00
76	Milles, dressement du niveau de formation, à	1 00	760 00
76	Milles, posage permanent de la voie, par mille	1 75	1,330 00
12,300	Verges cubes de ballastage, par verge	0 20	1,520 00
4	Aiguilles et croisements de voie permanents	10 00	40 00
2,000	Pieds linéaires de voie de garage	.....	80 00
	Renouvellement de 50 wagons plateformes, chacun, et transport jusqu'à Québec	55 00	2,750 00
	Mettre trois locomotives sur le ch. de f. Q. M. O. et O.	.....	40 00
	Transporter 200 tonnes de fer et de bois de pont à la rivière Jacques-Cartier avant le 1er août prochain, par chemin de fer ou par voiture	0 75	150 00
	D'un mille de diversion du chemin public, plan incliné de Lorette	640 00	480 00
	Acres, droits de passage, une nouvelle ligne au plan inc. de Lorette	30 00	240 00
	Total	.....	$62,907 25

Dans le cas où les propositions contenues dans les présentes seraient acceptées, le soussigné se tient prêt à passer un contrat semblable dans ses dispositions à celles du contrat annexé au devis général, et se conformer à la clause du dit devis relative au dépôt de 5 pour 100 de la somme ronde, tel qu'il l'exige ; et offre comme cautions de l'observation de toutes les conditions ainsi que du fidèle accomplissement du contrat, les deux personnes qui ont apposé à cette fin leur signature au bas de cette soumission.

WM. H. STEVENSON,
Buckingham, C. d'Ottawa.
JAMES ISBESTER, Ottawa.

Signature et résidence des cautions.

JAMES WORTHINGTON, Montréal.

Daté à Québec, le 11 juin 1879. Ceci est la liste marquée B.

WM. WITHALL, président.
J. G. SCOTT, secrétaire.
WM. H. STEVENSON,
JAS. ISBESTER,
JAMES WORTHINGTON,
par JAS. ISBESTER,
C. H. ANDREWS, N. P.

(*Vraie copie.*)
C. H. ANDREWS, N. P.

FORMULE DE SOUMISSION—2E SECTION.

Aucune soumission pour cette section ne sera reçue si ce n'est d'après cette formule et si les prix ne sont pas correctement inscrits et totalisés sur la liste des quantités. Les sections 1 et 2 seront accordées à un même soumissionnaire.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

De l'extrémité sud du pont sur chevalets de la Maison Blanche à la rivière Jacques-Cartier, 47 milles.

SOUMISSION POUR LES TRAVAUX.

Le soussigné offre par les présentes de fournir tout l'outillage, les matériaux et la main-d'œuvre nécessaires (à l'exception de 3 locomotives et de 50 wagons-plateformes que la compagnie fournira), et de faire et terminer à l'entière satisfaction de l'ingénieur en chef ou autre officier autorisé à agir à sa place, toute l'excavation, le nivellement, les ponts, le posage des rails, le ballastage et les autres travaux qu'il faudra faire sur cette partie du chemin de fer commençant à la station et se terminant près du en longueur environ quatre milles et sept dixièmes, aux termes et conditions stipulés dans le devis général daté du 1er jour de mai 1879, avec formule de contrat annexée, tous ces documents ayant été dûment lus et soigneusement examinés, et le soussigné propose et convient par les présentes de compléter tous les travaux compris dans ce contrat pour le 1er jour de décembre 1879, aux taux et prix mentionnés dans la liste, lorsqu'ils sont appliqués aux quantités approximatives, se chiffrant en totalité par une somme de seize mille huit cent soixante et dix-huit dollars et quatre-vingt centins, $16,878.80.

LISTE DES QUANTITÉS ET DES PRIX.

Quantités.	Description des travaux.	Prix.	Montant.
		$ cts.	$ cts.
3,008	Perches linéaires, clôture en planche	0 90	2,707 20
80	Barrières à coulisse	1 00	80 00
40	Travarses de fermes	10 00	400 00
46.050	Nivellement, remblais peu élevés	0 15	6,907 50
200	Verges cubes, maçonnerie de ponceaux 2e classe	4 00	800 00
33	M.M.P. bois de pin, charpenté et placé	18 00	594 00
1,490	Livres de boulons en fer pour le bois charpenté et placé	04	59 60
7	Fosses garde-bestiaux (chacune)	44 00	308 00
45	Pieds linéaires, ponts sur pilotis	10 00	450 00
47	Milles, dressement du remblai permanent	100 00	470 00
47	" pose de rails permanents	175 00	822 50
4,700	Verges cubes de ballast	20 00	940 00
2	Aiguilles permanentes	10 00	20 00
1,000	Pieds linéaires, voies de garage	04	40 00
7.6	Voies temporaires construites, posées et entretenues, y compris les réparations des ponceaux et chevalets, le dressement et le nivellement de la plateforme, bourrage et ensablement de la voie à un niveau convenable	300 00	2,280 00
	Total	.....	$16,878 80

Dans le cas où les propositions contenues dans les présentes seraient acceptées, le soussigné se tient prêt à passer un contrat semblable dans ses

dispositions à celles du contrat annexé au devis général, et se conformera à la clause du dit devis relative au dépôt de 5% de la somme ronde, tel qu'il l'exige ; et offre comme cautions de l'observation de toutes les conditions, ainsi que du fidèle accomplissement du contrat, les deux personnes qui ont apposé à cette fin leur signature au bas de cette soumission.

WM. H. STEVENSON,
Buckingham, Comté d'Ottawa.

Signatures, occupations et résidences actuelles des soumissionnaires. } JAMES WORTHINGTON,
Montréal.

Signatures et résidences des cautions. } JAMES ISBESTER,
Ottawa.

Daté à Québec, le 11e jour de juin 1879.

W. WITHALL, *président.*
JAS. G. SCOTT, *secrétaire.*
WM. H. STEVENSON,
JAS. ISBESTER,
JAS WORTHINGTON,
par JAS. ISBESTER.

(*Vraie copie.*)
C. H. ANDREWS, N.P.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

LISTE DES PRIX.

Prix pour lesquels les ouvrages suivants seront faits si on l'exige. Ce sont les prix auxquels les ouvrages supplémentaires ou les additions ou déductions sur le montant du contrat seront faits. Les prix seront examinés de près. Ils devront en général être proportionnés aux prix de la soumission.

QUANTITÉS.	DESCRIPTION DES OUVRAGES.	PRIX.
	Déblaiement et essartement et combustion, par acre.....	$ 40 00
	Clôture en fil barbelé, 3 fils et lisse.....	1 20
	Excavation de terre (la moyenne de transport ne devant pas dépasser 1,000 pieds) déposée dans les remblais, y compris le dressement des talus, le nivellement, etc., par verge cube.....	15
	Excavation de terre éparpillée, par verge cube.....	.15
	Excavation de roc solide, déposée dans les remblais, par verge cube, y compris le transport.....	90
	Emprunt de terre pour les remblais (la moyenne de transport ne devant pas dépasser 600 pieds), par verge cube.	15
	Excavation de terre dans les fondations, par v. cube	50
	Maçonnerie de 1ère classe posée avec du ciment de Portland, devis du ch. de fer Q. M. O. & O., par verge cube, y compris les batardeaux et l'épuisement.....	9 00
	Maçonnerie de 2ème classe, posée avec du ciment de Portland, devis du ch. de fer Q. M. O. & O., par verge cube, y compris les batardeaux et l'épuisement.....	7 00
	Maçonnerie de 2eme classe, sèche, devis du chemin de fer Q. M. O. & O., per verge cube, y compris les batardeaux et l'épuisement.....	4 00

QUANTITÉ.	DESCRIPTION DES TRAVAUX.	PRIX.
	Pose de la voie (selon les notes explicatives) par mille.....	175 00
	Ballastage (y compris le transport), si on en trouve sur place, mesuré dans l'excavation, par verge cube.....	20
	Ballast pour chaque demi-mille additionnel de transport au delà des limites de contrat.....	25
	Traverses en épinette 8 par 6 par 6 de face, délivrées sur la ligne, chacune.....	22
	Pilotis en épinette, 16 pouces au sommet et 10 pouces à la pointe, réellement battus, par pied linéaire.....	25
	Distribution des poteaux de télégraphe, chacun.....	5
	Bois carré de pin dans les culées, fosses, garde-bestiaux, ponceaux, etc., assemblés et placés selon les détails à fournir plus tard, par M. pieds, mesure de planche.....	18 10
	Fer dans les culées, par livre.....	04
	Transport des matériaux par tonne au delà des limites de la section, par mille.....	01
	Posage au complet des pointes d'aiguilles et croisements de voie, y compris les rails de croisement et cadres d'aiguilles, selon le modèle du chemin de fer Q. M. O. & O.—Tous les matériaux et la main-d'œuvre, excepté les rails d'acier pour les croisements, fournis par l'entrepreneur—chaque.....	90 00
	Fosses garde-bestiaux, simples, chacune.....	44 00

WM. H. STEVENSON, *soumissionnaire.*

QUÉBEC, 19 juin 1879.

Ceci est l'annexe marquée D.

W. WITHALL,
Président..

JAS. G. SCOTT,
Secrétaire.

WM. H. STEVENSON.
JAS. ISBESTER,
JAS. WORTHINGTON,
par JAS. ISBESTER.
C. H. ANDREWS, N.P.

(*Vraie copie.*)

C. H. ANDREWS, N.P.

A.

DEVIS POUR LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

DÉBLAIEMENT ET ESSARTEMENT.

1. Le terrain réservé pour le chemin de fer et ses dépendances devra être déblayé à la hache et nettoyé jusqu'à la limite du terrain de la compagnie. Les souches, broussailles et autres rebuts qui n'ont aucune valeur devront être soit détruits par le feu ou enlevés autrement, de manière à ne pas gâter l'apparence des ouvrages, et à ne pas leur nuire.

2. Les arbres qui auront une valeur quelconque soit pour le chauffage soit pour la construction, devront être proprement ébranchés et soit coupés à la hache ou à la scie de telles longueur que l'ingénieur pourra fixer, et devront être mis en pile dans un endroit accessible pour l'usage ultérieur. Les parties de ce bois que l'ingénieur jugera convenables pour les ponts, fondations, traverses ou autres fins se rattachant aux ouvrages, pourront être employées sans frais par l'entrepreneur ; mais le reste sera gardé et conservé pour l'usage de la compagnie.

3. Dans toutes les excavations et aussi sous tous les remblais ne dépassant pas deux pieds de hauteur, les souches et autres matériaux périssables devront être arrachés entièrement des talus de la chaussée et des égouts. Lorsque les remblais dépasseront deux pieds de hauteur il sera suffisant de couper les souches au ras de terre, et elles ne devront dans aucun cas être laissées assez hautes pour arriver à moins de deux pieds de la ligne de niveau du chemin.

NIVELLEMENT.

4. La chaussée sera nivelée pour une voie simple excepté où il y a des stations et des voies de garage. Dans les terres boisées le nivellement ne sera commencé que lorsque le déblaiement, le coupage à fleur du sol et l'essouchement auront été terminés à la satisfaction des ingénieurs. L'entrepreneur sera tenu responsable de tous les dommages causés aux moissons.

5. La chaussée pour une voie simple n'aura pas moins de 15 pieds de largeur au niveau de formation.

6. Aux stations et voies de garage le nivellement sera fait de telle largeur supplémentaire que l'ingénieur fixera.

7. Toutes les tranchées devront être suffisamment larges pour permettre de faire un ample drainage latéral.

8. Les talus latéraux des tranchées et des remblais formés de matériaux désagrégés, auront en général un et demi de base pour un vertical, mais, à la discrétion de l'ingénieur, on pourra varier suivant la hauteur ou la nature des matériaux.

9. Les matériaux composant les remblais devront être complètement impérissables.

10. Toutes les fois que les matériaux trouvés dans la ligne de la chaussée ou les tranchées latérales ne conviendront pas pour soutenir la voie permanente, d'autres matériaux y seront substitués, suivant les instructions de l'ingénieur.

11. Les dépots de déblais et les fossés d'emprunt seront faits de manière à ne pas gâter l'apparence de la chaussée et des talus permanents ou y nuire, et devront être faits de telle manière et dimensions que l'ingénieur pourra déterminer.

12. Les chemins publics, les traverses de chemins publics ou privés contigus au chemin de fer seront changés, construits ou refaits lorsque l'ingénieur en donnera instruction ; et l'ouvrage devra être fait de manière à ne pas gêner les droits et privilèges du public ou des propriétaires voisins.

13. Toutes les fois qu'on trouvera dans les tranchées, dans le roc, des preuves convenables pour les structures en maçonnerie, ou pour les murs inclinés, les murs de soutènement ou en blocailles nécessaires aux travaux, l'entrepreneur pourra les employer pour ces fins, mais lorsqu'on n'aura pas besoin de ces matériaux, la compagnie les gardera, à la discrétion de l'ingénieur, pour d'autres fins, et l'entrepreneur les mettra proprement en pile de manière à y avoir accès de la voie.

14. Des murs de protection et de soutènement seront construits, et les talus des remblais seront faits en blocailles lorsque ce sera nécessaire pour la sûreté des travaux.

15. Le chemin devra être parfaitement égoutté partout de manière à ne permettre à aucune eau de s'accumuler et de séjourner soit dans les tranchées, soit le long des remblais ; et des ponts, ponceaux et aqueducs amplement suffisants seront construits à travers le chemin aux endroits convenables dans le but de faire écouler l'eau du chemin de fer vers son cours naturel.

16. En creusant des égouts latéraux et des fossés d'emprunt, on devra prendre soin de laisser une suffisante avec inclinaisons convenables pour soutenir les remblais et aussi les clôtures de division sans mettre en danger leur stabilité ou leur utilité. La largeur de cette sera en général de 4 pieds, mais pourra dépendre de la nature des matériaux, de la hauteur des terrassements et de la profondeur des excavations latérales.

17. Les drains latéraux au pied des talus latéraux supérieurs dans les excavations, quelle que soit la profondeur de la tranchée ou nature des matériaux, ne devraient jamais avoir moins d'un pied de profondeur, un pied de largeur au fond, et quatre pieds au sommet, lorsque le chemin est prêt pour la superstructure ; et ils devraient toujours avoir une inclinaison longitudinale suffisante pour laisser l'eau s'écouler facilement. Sur les talus latéraux inférieurs, lorsque l'égouttement de surface se fait loin du chemin de fer, et que les talus sont d'une moyenne hauteur, la dimension de ces drains pourra être réduite lorsque les tranchées sont creusées jusqu'au niveau de formation ; ces drains latéraux ne devraient jamais avoir moins d'un pied de largeur au fond et un pied et demi de profondeur au-dessous du niveau de formation. Dans les cas où les matériaux seraient très humides ou lorsqu'un volume considérable d'eau doit nécessairement passer à travers ces drains jusqu'à une ouverture transversale, leurs dimensions seront augmentées selon les circonstances.

18. Dans le cas où l'on ferait les excavations de terre durant l'hiver, on ne placera ni neige ni glace dans les remblais, et on ne permettra pas de les y recouvrir, et l'on devra autant que possible ne mettre aucune terre gelée dans le milieu des remblais.

19. Le prix de contrat pour ces différentes sortes d'excavations sera censé comprendre le coût total du transport, excepté seulement les cas extrêmes qui pourraient occasionner un transport de plus de 1,000 pieds.

20. Les remblais devront avoir une hauteur et une largeur suffisante pour compenser leur tassement, et les tranchées et remblais seront laissés lors de l'achèvement du contrat de telles hauteurs, niveaux, largeurs et formes que l'ingénieur ordonnera, la surface supérieure des levées seront arrondies de manière à rejeter l'eau.

21. Le nivellement entier sera soigneusement fait suivant les niveaux donnés, et la chaussée dans les tranchées sera invariablement arrondie et aura six pouces de moins sur les côtés que sur la ligne centrale. Dans les tranchées de roc, il suffira de former un canal pour l'eau d'environ deux pieds de large et de huit pouces de profondeur de chaque côté. Tous les matériaux trouvés dans les excavations soit dans les tranchées de la chaussée, les fossés, canaux, traverses de chemins, fosses d'emprunt ou ailleurs, devront être déposés aux endroits que l'ingénieur désignera. Dans le cas où les excavations de la chaussée ne suffisent pas pour former les remblais, on pourra suppléer à ce qui manque en élargissant les tranchées, ou en prenant sur les côtés du chemin ou dans les fosses d'emprunt, mais il ne sera fourni aucuns matériaux hors de sa connaissance, et avant que les tranchées soient terminées sans son approbation

formelle. Si l'ingénieur l'exige toutes les fosses d'emprunt seront dressées sur une forme convenable et bien égouttées. Lorsque pour former les remblais on prendra des matériaux sur les côtés, il faudra laisser intacte une berme d'au moins quatre pieds à partir du bas du talus.

22. Lorsque l'excavation d'une tranchée donne plus qu'il ne faut pour former le remblai de la largeur spécifiée, l'ingénieur pourra ordonner d'augmenter la largeur du remblai avec l'excédent des matériaux.

23. Dans le cas où il faudrait faire un pavage ou un mur en blocaille pour protéger les remblais contigus aux cours d'eau, toute la pierre propre à ces ouvrages qu'on trouvera dans les excavations pourra être enlevée et déposée dans quelque endroit convenable jusqu'à ce qu'on en ait besoin, et toute la bonne pierre de construction qu'on pourra trouver dans les tranchées de roc pourra, sur approbation de l'ingénieur, être conservée et empilée sur les côtés de la ligne, selon qu'il l'ordonnera. Mais les matériaux ainsi trouvés et employés ne seront pas payés deux fois, la quantité si elle est considérable sera déduite de la quantité des excavations telle que mesurée dans les tranchées.

24. L'ouvrage de pavage ou en blocaille, lorsqu'il sera exigé et ordonné pour la protection des talus des remblais devra être bien et soigneusement fait de la manière et de l'épaisseur qui sera ordonnée. On la mesurera et paiera par verge cube.

25. Les chemins construits à ou d'aucune partie de la ligne du chemin de fer pour la commodité de l'entrepreneur pour le transport des matériaux ou autrement devront l'être à ses propres risques, frais et dépenses, mais on n'exigera pas de l'entrepreneur d'acheter des terres pour la voie de chemin de fer pour les embranchements ou les fosses d'emprunt.

26. Partout où la ligne est coupée par des chemins publics ou privés, l'entrepreneur devra maintenir à ses propres frais des passages commodes, et il sera tenu responsable de l'entretien de toutes les traverses durant le cours des travaux en tel état que le public puisse s'en servir en toute sûreté, et de telle manière qu'elles ne donnent lieu à aucune juste raison de plainte. Les entrepreneurs seront tenus responsables de tous les dommages résultant de leur propre négligence ou de celle de leurs hommes. A toutes les traverses à niveau de chemins publics on exigera que l'entrepreneur pose de solides fosses garde-bestiaux en bois de telles dimensions que l'ingénieur pourra ordonner.

27. Lorsque des éboulis se produiront dans les tranchées après qu'elles auront été convenablement formées, l'entrepreneur devra enlever immédiatement les matériaux, reformer les talus et prendre toutes les précautions que l'ingénieur jugera nécessaires. L'entrepreneur sera payé pour l'enlèvement des éboulis tel que ci-dessus prévu.

28. Le mesurage des quantités se fera invariablement en excavation, si ce n'est dans des cas spéciaux, s'il en est, où l'on trouvera la chose impossible ; dans ces cas, l'ingénieur pourra calculer les quantités en remblais, après avoir alloué tout ce qu'il fallait et dont il sera le seul juge.

29. Les prix stipulés pour les différentes sortes d'ouvrage et le prix des ouvrages dans les fosses des fondations au-dessous du niveau de l'eau seront les prix totaux pour l'excavation de tous les matériaux. En un mot, on devra comprendre que les taux et prix stipulés dans le contrat couvriront toutes les éventualités, la fourniture de tous les matériaux, de la force motrice et de l'outillage, les frais de dernière main aux tranchées et remblais, le dressement et l'égoutement des fosses d'emprunt lorsqu'on l'exigera, le dressement des talus aux angles voulus, et l'achèvement de tout ce qui a rapport au nivelle-

ment de la chaussée d'une manière qui fait honneur à la main-d'œuvre, conformément aux instructions et à la satisfaction de l'ingénieur.

30. L'entrepreneur devra, à ses propres frais et avant que l'ouvrage soit définitivement accepté, finir les tranchées en remblais, dresser et drainer les sablières, lorsqu'on l'exigera, dresser les talus aux angles voulus, réparer tous les dommages provenant de la gelée ou autres causes, et compléter tout ce qui a rapport au nivellement de la chaussée, aux ponts, etc., d'une manière faisant honneur à la main-d'œuvre, conformément aux instructions et à la satisfaction de l'ingénieur.

FONDATIONS.

31. Les fondations seront creusées de la dimension et de la profondeur que l'ingénieur désignera ; elles seront dans tous les cas creusées à une profondeur telle que la gelée n'aura aucun effet sur la maçonnerie. Les matériaux qui en proviendront seront déposés dans les remblais à moins d'instructions contraires de la part de l'ingénieur. Chaque fois que l'on jugera à propos de faire des fondations en bois ou d'autres fondations artificielles, les fosses seront creusées d'une dimension suffisante pour les installer sans difficulté. Lorsqu'elles seront au-dessous de l'eau elles devront être gardées étanches au moyen de pompes ou d'épuisement ou drainage supplémentaire, jusqu'à ce que les excavations soient terminées, les fondations préparées et la maçonnerie ou autres structures aient été construites jusqu'au-dessus du niveau de l'eau. Lorsque le fond sera de roc pour y asseoir les culées et les piles des ponts et des ponceaux à poutrelles ou autres, le lit de roc devra être convenablement creusé et nivelé pour recevoir la maçonnerie.

32. Lorsqu'on ne trouvera pas de roc solide, les fondations se composeront soit de pavage, de remplissage ou plateformes en béton, ou de bois et de planches, selon que l'ordonnera l'ingénieur, le tout devant être protégé au moyen de palplanches, blocailles, caisson ou batardeau lorsque ce sera nécessaire, et être parfaitement et solidement fait.

33. Les pièces de bois des fondations lorsqu'on en aura besoin seront de telles dimensions et de telle espèce que l'ingénieur ordonnera. On emploiera l'épinette rouge, la pruche, l'épinette noire ou le pin, en planches de trois à six pouces, et les pièces de bois équarries sur deux faces seulement et variant de six à douze pouces d'épaisseur, la face des pièces équarries mesurera au moins autant que leur épaisseur.

34. Tous les crampons, boulons, bandes ou autres ouvrages en fer qu'on jugera nécessaire d'employer dans les fondations en bois, devront être de la meilleure qualité de fer ordinairement employé pour des fins semblables.

35. Toutes les fois que l'ingénieur pourra ordonner d'enfoncer des pilotis le bois sera sous tout rapport sain, et de la sorte qu'il approuvera ; lorsqu'il le jugera nécessaire des pieux d'essai seront enfoncés.

36. Les pieux seront soigneusement peinturés, et si c'est nécessaire ferrés et entourés d'un cercle de fer selon qu'il l'ordonnera. Ils seront enfoncés à telle profondeur que l'ingénieur jugera convenable, et le poids du mouton ainsi que la chute seront tels qu'il le jugera convenable. On devra prendre soin d'enforcer ou battre les pieux d'aplomb, et qu'ils soient dans la position et aux distances les uns des autres qu'il ordonnera.

37. Un pieux court, endommagé ou hors de ligne lorsqu'il sera battu, devra être remplacé par un autre.

38. Si l'on emploie du béton, il sera fait de ciment hydraulique de Portland, de sable net âpre, de pierres cassées menues ou de bon gravois, de quan-

tités et proportions à approuver. Le ciment aura les mêmes proportions que le mortier, et en faisant le béton on en emploiera une quantité suffisante avec les autres matériaux pour remplir tous les interstices et rendre la masse, après tassement, parfaitement solide et compacte. Il sera posé en couches de six pouces d'épaisseur, chaque couche parfaitement battue.

MAÇONNERIE.

39. Toute la maçonnerie sera solide et permanente, de matériaux durables, et égale sous tous les rapports à la meilleure qualité de maçonnerie de chemins de fer.

40. Nulle part la maçonnerie ne sera commencée avant que les fondations aient été préparées comme il faut, ni avant qu'elles aient été examinées par l'ingénieur, ni avant non plus que l'entrepreneur ait apporté sur les lieux une quantité suffisante des matériaux voulus et un outillage convenable pour la poursuite régulière et systématique des travaux.

41. Là où les fondations seront au-dessous du niveau de l'eau, elles seront asséchées à la pompe ou autrement jusqu'à ce que la maçonnerie soit au-dessus du niveau de l'eau.

42. On emploiera du mortier ou ciment hydraulique de Portland dans toute la maçonnerie excepté dans les petits aqueducs, qui en général seront en pierre sèche. Le ciment sera frais moulu et d'une marque approuvée ; il sera livré sec et en bonne condition et gardé ainsi jusqu'à ce qu'il soit employé. Avant d'être employé il sera soumis à un essai probant au point de vue de ses propriétés hydrauliques, vu qu'il ne sera pas admis de ciment inférieur. Le ciment sera complètement mêlé avec du gros sable dur et net. Dans les maçonneries extérieures la proportion sera d'une partie de ciment dans deux de sable. On ne fera le mortier qu'à mesure du besoin, et on ne l'emploiera que sous la direction et à la satisfaction d'un inspecteur. Si les hommes de l'entrepreneur manquent à ceci l'inspecteur pourra employer d'autres hommes, et les frais encourus seront à la charge de l'entrepreneur.

43. Le coulis sera fait par l'addition d'une quantité d'eau convenable à du mortier bien corroyé composé d'une partie de ciment hydraulique et de deux de sable net.

44. La maçonnerie sera classée comme suit :

Maçonnerie de première catégorie au ciment.
Maçonnerie de seconde catégorie au ciment.
Maçonnerie de troisième catégorie au ciment.

45. La maçonnerie de première catégorie sera en assises régulières de grosses pierres bien taillées posées dans du mortier hydraulique sur leur lit de carrière. Les lits et les joints verticaux seront smillés de façon à former des joints d'un quart de pouce. Aux joints verticaux les pierres seront smillées à angle droit pour le contact avec la pierre voisine jusqu'au moins neuf pouces du parement. Les lits seront partout parallèles. A l'exception des arêtes extérieures, dans les avant-becs, les cordons de saillie et les couronnements qui seront dressées au ciseau, les ouvrages seront en moëllons bruts.

46. Les assises de la maçonnerie de première catégorie n'auront pas moins de douze pouces d'épaisseur, et dans la préparation des plans on aura égard à la nature des carrières ; les assises pourront aller jusqu'à vingt-quatre pouces lorsque l'épaisseur du mur le permettra, et invariablement les assises les moins épaisses seront les supérieures dans l'œuvre.

47. Des boutisses seront placées dans chaque assise à des distances d'au plus six pieds ; leur panneau de tête aura au moins vingt-quatre pouces, et leur

longueur dans le mur sera d'au moins deux fois et demi leur hauteur, à moins que le mur n'ait pas l'épaisseur nécessaire, et alors elles prendront le caractère de parpaings et traverseront le mur de part en part.

48. Les panneresses auront une longueur minima de trente pouces dans la ligne du mur, et la largeur de leur lit sera d'au moins unè fois et demie leur hauteur. Les joints verticaux de chaque assise seront éloignés d'au moins dix pouces de la ligne des joints verticaux de l'assise immédiatement inférieure.

49. Les pierres cornières des culées, des piles, etc., seront faites des meilleures et des plus grosses pierres, et leurs arêtes relevées au ciseau ; les arêtes verticales seront de deux à six pouces, suivant les dimensions ou la nature de l'œuvre

50. Les pierres de couronnement, les cordons de saillie et les avant-becs seront dressés au ciseau en conformité des plans et instructions qui seront fournis au cours des travaux. Les pierres de couronnement des piles et culées couvriront d'un seul bloc toute la largeur du mur.

51. Les pierres sur lesquelles reposeront les superstructures seront saines et de la meilleure qualité, exemptes de toute faille ou défaut ; elles seront d'au moins douze pouces d'épaisseur pour les petits ponts et couvriront huit pieds de superficie. Pour les plus grands ponts ces pierres seront plus grosses à proportion. Elles seront posées avec soin et solidement, de façon que le pont repose fermement sur le milieu des pierres.

52. Le massif sera en pierres plates de bonne forme et couvrant une superficie de quatre pieds ou plus ; excepté dans les hautes piles ou culées, on admettra deux épaisseurs de pierre par assise du mur extérieur, mais pas davantage, et les joints ne seront pas plus fréquents que dans ce dernier. Dans les cas particuliers où l'ingénieur le jugera à propos pour assurer la stabilité, le massif sera en une seule épaisseur de pierre par assise du mur extérieur et les lits seront dégrossis de façon à donner toute la solidité nécessaire. Il ne sera pas admis de calage. Entre les pierres du massif et les pierres extérieures sera un bon joint droit d'au plus un pouce de longueur et les pierres extérieures seront dégrossis à cet effet. Dans les murs de plus de trois pieds d'épaisseur il sera posé des boutisses de front et de derrière alternativement, et on aura grand soin de disposer les joints de façon à assurer parfaite liaison.

53. Les voussoirs des ponceaux et aqueducs seront posés perpendiculairement à la courbe et traverseront de part en part l'épaisseur de l'arche ; les lits et les joints seront d'un quart de pouce. Ils seront posés en rangs réguliers et les parements alignés au marteau. Le coussinet sera fini avec un soin plus particulier et la clef bien taillée au ciseau et de façon à faire légèrement saillie sur la ligne d'œuvre.

54. Chaque pierre sera posée sur un plein lit de mortier et battue en place avec une lourde hie d'au moins 50 livres. Si le temps est sec les pierres seront mouillées avant d'y mettre le mortier. Les joints verticaux seront d'affleurement et les assises parfaitement de niveau et noyées de coulis. Les arches et les culées seront recouvertes de trois pouces de mortier de ciment pour empêcher l'infiltration de l'eau.

55. La maçonnerie de seconde catégorie au mortier ou en pierres sèches sera en bonnes pierres saines et plates posées horizontalement. Ce sera de la maçonnerie en moëllons à assises irrégulières. En général les pierres employées dans cette maçonnerie couvriront au moins trois pieds de superficie et auront au moins huit pouces d'épaisseur. Elles seront smillées de façon à donner de bons lits avec des joints d'un demi-pouce. Dans les petites structures et là où on ne pourra se procurer des pierres de bonnes dimensions, on pourra admettre

des pierres de cinq pouces d'épaisseur si elles sont convenables sous tous les autres rapports. Toutes les pierres seront posées sur leur lit de carrière. Les pierres seront placées plein sur joint de façon à ce que les joints verticaux fassent écart d'au moins neuf pouces, et seront sur les faces de contact avec les pierres voisines dans les joints verticaux, taillées au marteau à angle droit jusqu'au moins six pouces du parement.

56. Il sera posé des boutisses de front et de derrière alternativement à intervalles de cinq pieds sur la longueur du mur et à des espaces rapprochés sur la hauteur. Dans les structures peu considérables les boutisses auront au moins vingt-quatre pouces de longueur et le minimum admis pour la longueur des panneresses sera de douze pouces. Dans les plus grandes constructions les pierres seront plus grosses en proportion. On mettra tout le soin possible à produire une liaison parfaite et à finir le tout solidement, convenablement et selon les règles de l'art.

57. En général les murs en aile seront finis en gradins formés de pierres saines et durables d'au moins dix ou douze pouces d'épaisseur et de six pieds d'aire. Les autres murs seront recouverts de pierres de couronnement de pareille épaisseur et de sept pieds ou plus d'aire. Ces pierres seront convenablement smillées lorsqu'il sera nécessaire et comme il sera voulu. Les côtés des aqueducs seront en pierres traversant toute l'épaisseur du mur et recouverts de pierres de douze à dix-huit pouces d'épaisseur, selon l'écartement, reposant à plomb et de niveau au moins douze pouces sur chaque mur, et assemblées de façon à empêcher la terre de passer.

58. On fera une différence entre les écartements de douze pieds et plus et ceux de dix pieds ou moins. Les premiers seront en maçonnerie de la première catégorie, et les derniers en maçonnerie de seconde catégorie.

PONTS.

59. Tout le bois des ponts doit être de la plus forte et plus durable qualité de pin et tout à fait propre à l'objet particulier auquel il est destiné. Il sera entièrement exempt d'aubier, de gerçures, de nœuds libres ou noirs, ou de signes d'affaiblissements. L'espèce, la longueur et les dimensions du bois dans les différentes structures seront conformes aux cahiers fournis par l'ingénieur, et le tout sera bâti et assemblé de la meilleure manière en conformité des plans fournis par l'ingénieur pour les constructions respectives.

60. Le fer des tirants, liens, boulons, tarauds, etc., sera de la meilleure qualité employée pour ces fins et sera fabriqué convenablement.

61. Les ponts à fermes seront de qualité égale sous le rapport de la force et de la durabilité aux ponts à fermes modèle breveté de Howe, les proportions variant selon la longueur de l'écartement entre les points d'appui.

Ce qui précède est le devis descriptif mentionné dans le contrat d'autre part annexé au présent, attesté, reconnu et signé par les parties au présent et par le notaire soussigné, après lecture faite, le trentième jour de juin en l'année mil huit cent soixante et dix-neuf.

W. WITHALL, *président*.
JAS. G. SCOTT, *secrétaire*.
WM. H. STEVENSON,
JAS. ISBESTER,
JAS. WORTHINGTON,
par JAS. ISBESTER.
C. H. ANDREWS, N.P.

(*Vraie copie.*)

Pièce "JS" 6, pour la couronne; produite le 23 septembre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

Le treizième jour d'avril de l'année mil huit cent soixante et dix-huit.

Devant moi, le notaire public soussigné, régulièrement autorisé et assermenté, et résidant dans la ville de Québec, dans la province de Québec, ont personnellement comparu : "La Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean," de Québec, Canada, ci-après appelée la compagnie, d'une part;

Et "la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean," constituée légalement par lettres patentes, aussi de Québec, Canada, ci-après appelée les entrepreneurs, d'autre part.

Lesquelles parties conviennent et s'engagent comme suit par les présentes :

Ayant en vue la construction du chemin de fer connu sous le nom de chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, les entrepreneurs entreprennent de construire, équiper et terminer pour le premier jour de décembre mil huit cent quatre-vingt-un, la première section du chemin depuis l'endroit de raccordement avec le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, y compris les voies de garage et les installations nécessaires à une tête de ligne au Palais, sur le terrain fourni par la municipalité de Québec, l'entente étant qu'on se servira de la voie du chemin de fer de la Rive-Nord à partir du dit endroit de raccordement, du terrain du Palais, dans la ville de Québec, lequel terrain sera fourni par la municipalité de Québec, en conformité du règlement qui autorise le conseil à souscrire la somme de quatre-vingt-dix mille piastres au capital de la compagnie, jusqu'à la paroisse de Saint-Raymond, dans le comté de Portneuf, avec le droit de passage nécessaire, les terrains de garage, les évitements, ponts, ponceaux et conduits d'eau, passages à niveau, bâtiments de gare, remises à locomotives, ateliers, plaques tournantes, citernes, fossés-bestiaux, matériel roulant et télégraphe au complet, en conformité des plans, profils et devis qui seront fournis par l'ingénieur en chef de la compagnie, lesquels plans, profils et devis auront été approuvés par le lieutenant-gouverneur en conseil selon que voulu par l'acte, et plusieurs modifications d'actes de la législature de Québec, ainsi que par le conseil de la ville de Québec ou par son ingénieur, de même que par le gouvernement fédéral du Canada et par les municipalités intéressées dans le chemin de fer, de façon à donner à la compagnie plein droit à la subvention ou les subventions, concessions, primes et souscriptions à son capital, qui sont ou qui pourront ci-après être autorisée par la législature de Québec, le parlement fédéral du Canada, la ville de Québec et toute municipalité.

Il est entendu que les rails seront d'une pesanteur d'au moins cinquante livres par verge en fer ou l'équivalent en acier, que le pont sur la rivière Jacques-Cartier sera un pont convenable sur piles convenables, et que le chemin sera de type égal à celui du chemin de fer Lévis et Kénébec.

Les entrepreneurs conviennent de munir la première section du chemin d'un matériel roulant suffisant pour la bonne exploitation de cette section, lequel ne dépassera pas une valeur de quarante mille piastres ; et de munir chaque nouvelle section qu'ils construiront eux-mêmes d'une quantité proportionnelle de matériel roulant à mesure que le trafic se développera.

La construction de la partie du chemin qui doit aller de Saint-Raymond au lac Saint-Jean sera plus tard poussée graduellement, à mesure que les entrepreneurs trouveront que l'aide qu'on s'attend d'obtenir du parlement fédéral du Canada, de la législature de Québec, de la ville de Québec et des comtés intéressés, sera suffisante pour leur permettre de prolonger la ligne.

La compagnie se réserve le droit d'annuler la présente convention en ce qui concerne la partie du chemin qui doit aller de Saint-Raymond au lac Saint-Jean ; et de faire des arrangements avec quiconque sera disposé à entreprendre la construction de cette partie du chemin à des conditions plus avantageuses que celles que les présents entrepreneurs jugeront suffisantes pour les autoriser à pousser cette construction ou qu'ils seront disposés à accepter pour cette construction.

Les entrepreneurs conviennent d'acquitter toutes les dettes et obligations de la compagnie à l'époque de la signature de la présente convention, et sur le prix de leur convention, dans une limite de deux cents piastres.

Les entrepreneurs conviennent d'acquitter tous les frais qui se rattacheront à la surveillance de la construction du chemin et à son acceptation par les parties intéressées sous l'empire et en vertu de la présente convention, et de soustraire la compagnie à toutes responsabilités sous ce rapport.

Les entrepreneurs conviennent de payer les frais du maintien de l'organisation de la compagnie, les traitements de l'ingénieur en chef et du secrétaire trésorier, le loyer et les dépenses du bureau ; et ces frais seront sous le contrôle des entrepreneurs.

Les entrepreneurs conviennent de payer l'intérêt des débentures qui ont été ou qui seront ci-après émises par la compagnie en vertu de la présente convention jusqu'à la date à laquelle ils passeront le chemin avec son matériel roulant à la compagnie.

La compagnie convient comme prix et considération de la présente convention de céder et transférer aux entrepreneurs :

1° Toutes les subventions du parlement fédéral du Canada et de la législature de Québec ; et toutes les concessions, primes ou souscriptions au capital de la compagnie qui ont déjà été ou pourront être consenties par la ville de Québec et par toutes municipalités intéressées au chemin de fer en faveur de la compagnie et reçues par elle, pour aider à la construction du chemin de fer, et sauf les conditions qui gouvernent les subventions, les concessions, les primes et souscriptions au capital de la compagnie.

2° Vingt mille piastres par mille de chemin en débentures de la compagnie, comptées au pair, telles qu'autorisées par le règlement ci-dessus mentionné de la ville de Québec pour chaque mille de chemin construit et équipé par les entrepreneurs et reçu par la compagnie.

Et attendu qu'il y a aujourd'hui cent mille piastres de débentures de la compagnie avec leurs coupons en circulation, la compagnie retiendra une pareille somme des nouvelles débentures jusqu'à ce que ces débentures en circulation et leurs coupons aient été remis à la compagnie par les entrepreneurs.

3° Et à l'achèvement et l'acceptation de la première section du chemin jusqu'à la paroisse de Saint-Raymond, les terres que possède la compagnie dans le township de Gosford, de même que le terrain de la tête de ligne à Saint-Sauveur et le droit de passage jusqu'au raccordement avec le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, ainsi que le matériel roulant et les autres biens que peut posséder la compagnie, pourvu que la chose puisse se faire légalement, et sauf les droits et privilèges des porteurs d'obligations de la compagnie.

La compagnie convient de permettre aux entrepreneurs d'exploiter à leur profit les différentes sections du chemin à mesure qu'elles seront terminées, et la ligne toute entière du chemin de fer lorsqu'elle sera terminée, jusqu'au rachat de ses obligations, à condition qu'ils paient : les frais d'exploitation, de l'entretien du chemin et du matériel roulant en parfait état de service, l'intérêt sur les débentures qui seront émises ci-après en vertu de la présente con-

vention, et l'intérêt sur les souscriptions au capital de la compagnie déjà consenties et qui seront ci-après consenties par la ville de Québec et par les municipalités.

Les entrepreneurs remettront le chemin ainsi que le matériel roulant en parfait état à la compagnie dès le rachat des obligations.

Le privilège d'exploiter le chemin ou les différentes sections du chemin à mesure qu'elles seront terminées, sera limité à la section ou aux sections qu'ils pourront construire eux-mêmes ; et quiconque pourra ci-après construire les autres sections du chemin auront le droit de circulation sur les sections du chemin que les entrepreneurs pourront avoir construites en vertu de la présente convention, selon qu'il pourra être convenu ci-après.

Pendant qu'ils exploiteront le chemin ou quelque section du chemin à leur profit, et jusqu'à ce que le chemin de fer avec son matériel roulant ait été transféré par les entrepreneurs en parfait état de service et ait été reçu par la compagnie, les entrepreneurs seront assujétis à tous les actes se rapportant à la compagnie et à l'acte concernant les chemins de fer ; et les entrepreneurs déchargeront pendant ce temps la compagnie de toute obligation relative au chemin de fer.

Dans la mise à effet de la présente convention la compagnie ne sera tenue de faire aucun acte qui dépassera les pouvoirs conférés par sa charte ni de dépasser en aucune façon ces pouvoirs, nonobstant toute clause de la présente convention à ce contraire.

Fait et passé en la ville de Québec le jour et an en premier lieu mentionnés, et enregistré en l'étude de Charles H. Andrews, notaire soussigné, sous le numéro deux mille quatre cent huit, les parties ayant signé après lecture faite.

W. WITHALL, *président*

de la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean.

FRANK ROSS, *président*

de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean.

JAMES G. SCOTT, *secrétaire*

des compagnies ci-dessus nommées.

C. H. ANDREWS, *N.P.*

Ampliation conforme à la minute gardée en mon étude.

Pièce "JS" 7, pour la couronne ; produite le 21 septembre 1892.

GUST. HAMEL,
Secrétaire, C. R.

ACTE DE TRANSFERT.

Ce vingt-quatrième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-cinq, devant le soussigné, notaire public pour la province de Québec, Canada, résidant en la ville de Québec, ont personnellement comparu :

La Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, légalement constituée et ayant le siège principal de ses affaires à Québec, représentée au présent acte par Théophile LeDroit, de Québec, marchand, président de la dite compagnie, et James Guthrie Scott, du même endroit, son secrétaire, régu-

lièrement autorisés à cette fin par une résolution du conseil de direction de la compagnie à une de ses assemblées régulières tenue le dix-neuf août courant, de première part ; et messieurs Ross et Cie, de la ville de Québec, marchands, représentés au présent acte par l'honorable James Gibb Ross, sénateur, seul de la maison, de seconde part ;

Laquelle dite partie de première part a cédé et transféré et par le présent cède et transfère à la dite partie de seconde part, qui a accepté, la somme de soixante-dix mille piastres, formant partie d'une subvention spéciale de quatre-vingt-dix mille piastres votée par le Canada à la dernière session du parlement du Canada, et payable à l'achèvement de cinquante milles du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean au delà de Saint-Raymond.

Pour avoir et posséder, recouvrer et recevoir la dite somme de soixante-dix mille piastres la dite partie de seconde part, ses hoirs et ayants cause, pour son usage et dans son intérêt, auxquelles fins la dite partie de première part la met, substitue et subroge en ses propres droits, titres, intérêts et privilèges en l'espèce, l'autorisant à recevoir le paiement de la dite subvention à son échéance.

Le présent transfert est ainsi fait en garantie d'avances faites depuis le dit dix-neuf août, et qui seront ci-après faites sur évaluation de l'ingénieur de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean pour achever les trente milles ci-dessus mentionnés.

Au présent acte est aussi intervenu Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur, qui déclare qu'attendu que c'est à sa demande et pour son avantage que le présent transfert est effectué, il y a donné par le présent sont consentement, et abandonné tout droit qu'il peut avoir à la subvention ainsi transférée.

Fait et passé à Québec sous le numéro six mille neuf cent trois des minutes de Cy. Tessier, notaire soussigné.

En foi de quoi les parties ont signé avec le dit notaire après lecture faite.

T. LEDROIT, *président.*
J. G. SCOTT.
H. J. BEEMER,
JAS. G. ROSS,
CY. TESSIER, N.P.

Pour ampliation conforme à la minute gardée en mon étude. Dix mots rayés sont nuls.

CY. TESSIER, N.P.

Pièce "JS" 8, pour la couronne ; produite le 23 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.B.

ACTE DE TRANSFERT.

Ce vingt-quatrième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-cinq, devant le soussigné notaire public pour la province de Québec, Canada, résidant en la ville de Québec, ont personnellement comparu :

La Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, légalement constituée et ayant le siège principal de ses affaires à Québec, représentée au présent acte par , de Québec, marchand, président de la dite compagnie, et James Guthrie Scott, du même endroit, son secrétaire, régulière-

ment autorisés à cette fin par une résolution du conseil de direction de la compagnie à une de ses assemblées régulières tenue le dix-neuf août courant, de première part ; et l'honorable James Gibb Ross, de la ville de Québec, marchand et membre du Sénat du Canada, en sa qualité de président de la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean, et au nom de la dite compagnie, de seconde part ;

Laquelle dite partie de première part a cédé et transféré et par les présentes cède et transfère à la dite partie de seconde part, qui accepte, la somme de vingt-six mille piastres, formant partie de la subvention spéciale de quatre-vingt-seize mille piastres votées par le Canada à la dernière session du parlement du Canada, et payable à l'achèvement de cinquante milles du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean au delà de Saint-Raymond. Pour avoir la dite somme de vingt-six mille piastres, la dite partie de seconde part, auxquelles fins la dite partie de première part la met, substitue et subroge en ses propres droits, titres, intérêts et privilèges en l'espèce, l'autorisant à recevoir du gouvernement le paiement de la dite subvention à son échéance.

Le présent transfert est ainsi fait en paiement et considération d'une pareille somme de vingt-six mille piastres, formant partie de la considération ou prix d'un certain contrat passé entre les parties au présent transfert, devant C. H. Andrews, notaire, à Québec, le treize avril mil huit cent soixante et dix-huit.

Au présent acte est aussi intervenu Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur, qui déclare qu'attendu que c'est à sa demande et pour son avantage que le présent transfert est effectué, il y donne par le présent son consentement, et abandonne tout droit qu'il peut avoir à la subvention ainsi transférée.

Fait et passé à Québec sous le numéro six mille neuf cent quatre des minutes de Cy. Tessier, notaire soussigné.

En foi de quoi les parties ont signé avec le dit notaire après lecture faite.

T. LEDROIT, *président.*
J. G. SCOTT,
JAS. G. ROSS, *président*

de la Compagnie du chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean.

H. J. BEEMER,
CY. TESSIER, *N.P.*

Pour ampliation conforme à la minute gardée en mon étude. Dix-huit mots rayés sont nuls.

CY. TESSIER, *N.P.*

Pièce "JS" 9, pour la couronne ; produite le 23 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

ACTE DE TRANSFERT.

Ce quatorzième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-cinq, devant le soussigné notaire public pour la province de Québec, Canada, résidant en la ville de Québec, ont personnellement comparu :

La Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, légalement constituée et ayant le siège principal de ses affaires à Québec, représentée au

présent acte par Théophile Ledroit, de Québec, marchand, président de la dite compagnie, et James Guthrie Scott, du même endroit, son secrétaire, régulièrement autorisés à cette fin par une résolution du conseil de direction de la compagnie à une de ses assemblées régulières tenue le onzième jour de septembre courant, de première part; et l'honorable James Gibb Ross, de la dite ville de Québec, membre du Sénat du Canada, marchand, faisant commerce sous les nom et raison de Ross et Cie, de seconde part;

Laquelle dite partie de première part a cédé et transféré et par les présentes cède et transfère à la dite partie de seconde part, qui accepte la subvention de trois mille deux cents piastres par mille payable par le Canada sur dix milles du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, depuis la station 3770, près de la rivière Mequiq, jusqu'à la station 4293, vis-à-vis l'île du Lac Edouard, formant la somme totale de trente-deux mille piastres.

Pour avoir et posséder, recouvrer et recevoir la dite subvention, la dite partie de seconde part, ses hoirs et ayants cause, pour son propre usage et dans son intérêt, auxquelles fins la dite partie de première part la met, substitue et subroge en ses propres droits, titres, intérêts et privilèges en l'espèce, la nommant son procureur pour recevoir de qui de droit la dite subvention.

Le présent transfert est fait en garantie d'avances qui seront faites par la partie de seconde part à Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur de chemins de fer, et constructeur du chemin de fer de Québec et Lac Saint Jean, pour lui permettre de terminer les dix milles de chemin ci-dessus mentionnés. Le présent acte de transfert est fait en conformité d'une demande de la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean, contenue dans sa lettre du neuf septembre courant à la dite partie de première part.

Au présent acte est intervenu le dit Horace Beemer, qui après avoir pris connaissance de ce qui précède, y donne son plein consentement et entière approbation.

Fait et passé à Québec sous le numéro six mille neuf cent dix des minutes de Cy. Tessier, notaire soussigné.

En foi de quoi les parties ont signé avec le dit notaire après lecture faite.

T. LEDROIT, *président.*
H. J. BEEMER,
J. G. SCOTT,
JAS. ROSS,
CY. TESSIER, N.P.

Pour ampliation conforme à la minute gardée en mon étude. Onze mots rayés sont nuls.

CY. TESSIER, N.P.

Pièce "JS" 10, pour la couronne; produite le 23 septembre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

ACTE DE TRANSFERT.

Ce troisième jour de juillet mil huit cent quatre-vingt-six, devant le soussigné notaire public pour la province de Québec, Canada, résidant en la ville de Québec, ont personnellement comparu :

La Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, légalement constituée et ayant le siège principal de ses affaires à Québec, représentée au présent acte par Théophile Ledroit, de Québec, marchand, président de la dite compagnie, et James Guthrie Scott, du même endroit, son secrétaire, regulièrement autorisés à cette fin par une résolution du conseil de direction de la compagnie à une de ses assemblées régulières tenue aujourd'hui, de première part; et l'honorable James Gibb Ross, de la dite ville de Québec, membre du Sénat du Canada, marchand, faisant commerce sous les nom et raison de Ross et Cie, de seconde part.

Laquelle dite partie de première part a cédé et transféré et par les présentes cède et transfère à la dite partie de seconde part, qui accepte, la subvention de dix-neuf cent soixante et une piastres par mille payable par le Canada sur quarante milles du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, depuis la station 4298 jusqu'à la station 6410, formant la somme totale de soixante-huit mille quatre cent quarante piastres; la dite subvention ayant été accordée par acte passé à la dernière session du parlement du Canada.

Pour avoir et posséder, recouvrer et recevoir la dite subvention, la dite partie de seconde part, ses hoirs et ayants cause, pour son propre usage et dans son intérêt, auxquelles fins la dite partie de première part met, substitue et subroge en ses propres droits, titres, intérêts et privilèges en l'espèce, la nommant son procureur pour recevoir de qui de droit la dite subvention.

Le présent transfert est fait en garantie d'avances qui seront faites par la partie de seconde part à Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur de chemins de fer, et constructeur du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, pour les fins mentionnées dans sa lettre à la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean, en date du vingt et un juin dernier et annexée à la minute du présent acte.

Le présent acte de transfert est fait en conformité d'une demande de la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean, contenue dans sa lettre du vingt et un juin dernier à la dite partie de première part.

Au présent acte est intervenu le dit Horace Janson Beemer, qui, après avoir pris connaissance de ce qui précède, y donne son plein consentement et entière approbation.

Fait et passé à Québec sous le numéro sept mille soixante et dix-neuf des minutes de Cy. Tessier, notaire soussigné.

En foi de quoi les parties ont signé avec le dit notaire après lecture faite.

T. LEDROIT, *président.*
J. G. SCOTT, *secrétaire.*
JAS. G. ROSS,
H. J. BEEMER,
CY. TESSIER, *N.P.*

Pour ampliation conforme à la minute gardée en mon étude. Quinze mots rayés sont nuls.

CY. TESSIER, N.P.

MONTRÉAL, 21 juin 1886.

Monsieur J. G. SCOTT,

Cie ch. f., exploitation forestière et commerce Québec et Lac St-Jean.

CHER MONSIEUR,—A la suite de votre lettre d'aujourd'hui, j'ai l'honneur de demander que votre compagnie fasse transférer à MM. Ross et Cie la nouvelle subvention fédérale de $1,961 par mille sur les 40 milles qui vont suivre,

depuis la station 4298 jusqu'à la station 6410, savoir, $78,440, en garantie des avances suivantes qui me seront faites :—

40 wagons-plates-formes neufs à $385	$15,400
3 voitures à voyageurs	6,000
1 locomotive n° 7	7,500
10 wagons-plates-formes, 1 acheté en 1885	3,500
1 wagon à bagage, construit par la Cie	2,000
Freins Westinghouse	900
Billet	5,150
Recettes de transport et du service des voyageurs, dues à la Cie le 30 avril	4,854
Intérêt sur $125,000, obligations de la ville de Québec, $2,813 dues le 1er juillet, et $2,812 dues le 1er janvier	5,625
	$50,929

Le solde servira à couvrir des surcroîts possibles de travaux en sus des prévisions pour les dites sections, et à faire face aux paiements des machines à vapeur, les avances devant être faites selon les évaluations courantes de l'ingénieur de la compagnie.

Tout à vous,
H. J. BEEMER.

Ce qui précède est la lettre de H. J. Beemer à la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean, dont il est question dans un acte de transfert consenti par la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean à MM. Ross et Cie, et passé devant Cy. Tessier, à Québec, le 3 juillet 1886, à la minute duquel acte cette lettre est annexée.

T. LEDROIT, *président.*
J. G. SCOTT, *secrétaire.*
H. J. BEEMER,
JAS. G. ROSS,
CY. TESSIER, *N.P.*

Pièce "JS" 11, pour la couronne ; produite le 23 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

ACTE DE TRANSFERT.

Ce vingt-septième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-six, devant le soussigné notaire public pour la province de Québec, Canada, résidant en la ville de Québec, ont personnellement comparu :

La Compagnie du chemin de Québec et Lac Saint-Jean, légalement constituée et ayant le siège principal de ses affaires à Québec, représentée au présent acte par Théophile Ledroit, de Québec, marchand, président de la dite compagnie, et James Guthrie Scott, du même endroit, son secrétaire, régulièrement autorisés à cette fin par une résolution du conseil de direction de la compagnie à des assemblées régulières tenues le vingt-deux octobre dernier et le vingt-six novembre courant, de première part ; et l'honorable James Gibb

Ross, de la dite ville de Québec, membre du Sénat du Canada, marchand, faisant commerce sous les nom et raison de Ross et Cie, de seconde part;

Laquelle dite partie de première part a cédé et transféré et par les présentes cède et transfère à la dite partie de seconde part, qui accepte, les subventions suivantes accordées et payables par le Canada pour aider à la construction du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, savoir :

1° La subvention suivante de trois mille deux cent dollars par mille, payable sur quarante milles du dit chemin, depuis la station 6410 jusqu'à la station 8522, formant la somme tolale de cent vingt-huit mille piastres;

2° La subvention spéciale de dix-neuf cent soixante et une piastres par mille, payable sur les mêmes quarante milles du dit chemin, savoir, depuis la station 6410 jusqu'à la station 8522, formant la somme totale de soixante et dix-huit mille quatre cent quarante piastres;

Ces subsides ayant été accordés par acte passé à la dernière session du parlement du Canada.

Pour avoir et posséder, recouvrer et recevoir les dites subventions ainsi que les intérêts sur icelles de la dite partie de seconde part, ses hoirs et ayants cause, pour son propre usage et dans son intérêt, auxquelles fins la dite partie de première part la met, substitue et subroge en ses propres droits, titres, intérêts et privilèges en l'espèce, la nommant son procureur pour recevoir de qui de droit la dite subvention.

Le présent transfert est fait en garantie d'avances qui seront faites par la partie de seconde part à Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur de chemins de fer, et constructeur du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, pour lui permettre de terminer les quarante milles de chemin ci-dessus mentionnés.

Le présent acte de transfert est fait en conformité d'une demande de la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean.

Au présent acte est intervenu le dit Horace Janson Beemer, qui, après avoir pris connaissance de ce qui précède, y donne son plein consentement et entière approbation.

Fait et passé à Québec sous le numéro sept mille cent quarante et un.

En foi de quoi les parties ont signé avec le dit notaire après lecture faite.

T. LEDROIT, *président.*
H. J. BEEMER,
J. G. SCOTT,
CY. TESSIER, N.P.

Pour ampliation conforme à la minute gardée en mon étude. Onze mots rayés sont nuls.

CY. TESSIER, N. P.

Pièce "JS" 12, pour la couronne; produite le 23 septembre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

ACTE DE TRANSFERT.

Ce seizième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-sept devant le soussigné notaire public pour la province de Québec, Canada, résidant en la ville de Québec, ont personnellement comparu :

La Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, légalement constituée et ayant le siège principal de ses affaires à Québec, représentée au présent acte par Théophile Ledroit, de Québec, marchand, président de la dite compagnie, et James Guthrie Scott, du même endroit, son secrétaire, régulièrement autorisés à cette fin par une résolution du conseil de direction de la compagnie à une de ses assemblées régulières tenue le dix novembre courant, de première part ;

Et l'honorable James Gibb Ross, de la dite ville de Québec, membre du Sénat du Canada, marchand, faisant commerce sous les nom et raison de Ross et Cie, de seconde part ;

Laquelle dite partie de première part a cédé et transféré et par les présentes cède et transfère à la dite partie de seconde part, qui accepte les subventions suivantes accordées et payables par le Canada pour aider à la construction du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, savoir :

1° La subvention de trois mille deux cent dollars par mille payable sur (1123) onze milles et vingt-trois centièmes du dit chemin depuis la station 8522, à cent trente milles au nord de Saint-Raymond, entre le lac Bouchette et le lac à Belley, jusqu'à la station 9115 à Pointe-aux-Trembles Junction, à cent quarante et un milles et vingt-trois centièmes (141.23) au nord de Saint-Raymond susdit, formant la somme totale de trente-cinq mille neuf cent trente-six piastres.

2°. La subvention spéciale de dix-neuf cent soixante et une piastres par mille payable sur les mêmes onze milles et vingt-trois centièmes (11.23) du dit chemin de fer, formant la somme totale de vingt-deux mille vingt-deux piastres.

Pour avoir et posséder, recouvrer et recevoir les dites subventions, s'élevant à la somme de cinquante-sept mille neuf cent cinquante-huit piastres, la dite partie de seconde part, ses hoirs et ayants cause, pour son propre usage et dans son intérêt, auxquelles fins la dite partie de première part la met, substitue et subroge en ses propres droits, titres, intérêts et privilèges en l'espèce, la nommant son procureur pour recevoir de qui de droit la dite subvention.

Le présent transfert est fait en garantie d'avances qui seront faites par la partie de seconde part à Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur de chemins de fer, et constructeur du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, pour lui permettre de terminer la partie ci-dessus mentionnée du chemin.

Le présent acte est fait en conformité d'une demande de la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean, contenue dans sa lettre du vingt-huit octobre dernier.

Au présent acte est intervenu le dit Horace Janson Beemer, qui, après avoir pris connaissance de ce qui précède, y donne son plein consentement et entière approbation.

Fait et passé à Québec sous le numéro sept mille trois cent quarante-huit des minutes de Cy. Tessier, notaire soussigné.

En foi de quoi les parties ont signé avec le dit notaire après lecture faite.

T. LEDROIT, *président.*
J. G. SCOTT,
JAS. G. ROSS,
H. J. BEEMER,
CY. TESSIER, N.P.

Pour ampliation conforme à la minute gardée en mon étude.

CY. TESSIER, N.P.

Pièce "JS" 13, pour la couronne ; produite le 23 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,

Secrétaire, C.R.

Ce dix-huitième jour de février mil huit cent quatre-vingt-huit, devant le soussigné notaire public pour la province de Québec, Canada, résidant en la ville de Québec, ont personnellement comparu :

La Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, légalement constituée et ayant le siège principal de ses affaires à Québec, représentée au présent acte par Simon Peters, écuier, de Québec, vice-président de la dite compagnie, et James Guthrie Scott, du même endroit, son secrétaire, régulièrement autorisés à cette fin par une résolution du conseil de direction de la compagnie à une de ses assembées régulières tenue le vingt-huit janvier dernier (1888), de première part ;

Et l'honorable James Gibb Ross, de la dite ville de Québec, membre du Sénat du Canada, marchand, faisant commerce sous les nom et raison de Ross et Cie, de seconde part.

Laquelle dite partie de première part a cédé et transféré et par les présentes cède et transfère à la dite partie de seconde part, qui accepte :

1. La subvention de trois mille deux cents piastres par mille et la subvention spéciale de dix-neuf cent soixante et une piastres par mille, accordées avant la date de la dernière réunion du parlement fédéral et payables par le gouvernement du Canada pour cent quarante-cinq milles du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, à partir de Saint-Raymond en allant vers le nord ; sauf et excepté les parties du dit chemin transportées aux dits Ross et Cie, par des actes de transfert avant et à la date du seize novembre dernier (1887) ; en vertu desquels actes de transfert les subventions ci-dessus sur cent quarante et un milles et vingt-trois centièmes de la dite section de chemin ont été assignées, laissant à céder par le présent acte les subventions sur trois milles et soixante et dix-sept centièmes du dit chemin, se montant à une somme totale de dix-neuf mille quatre cent cinquante-sept piastres ($19,457).

2. Une partie de la subvention de trois mille deux cents piastres par mille accordée par un acte du dit parlement fédéral passé à sa dernière session, 50–51 Vict., ch. 24, pour les neuf milles du prolongement du dit chemin vers l'ouest jusqu'à Roberval, mentionnés dans le dit acte, pour la partie de ces neuf milles qui prolongeront le chemin jusqu'à l'extrémité de la distance de cent quarante-huit milles de Saint-Raymond (184e mille de Québec). c'est-à-dire pour trois milles, formant un total de neuf mille six cents piastres ($9,600), qui est par le présent transférée.

Pour avoir et posséder, recouvrer et recevoir les dites subventions la dite partie de seconde part, ses hoirs et ayants cause, pour son propre usage et dans son intérêt, auxquelles fins la dite partie de première part la met, substitue et subroge en ses propres droits, titres, intérêts et privilèges en l'espèce, la nommant son procureur pour recevoir de qui de droit les dites subventions.

Le présent transfert est fait en garantie d'avances qui seront faites par la partie de seconde part à Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur de chemins de fer et constructeur du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, pour lui permettre de terminer les six milles et soixante-dix-sept-centièmes de chemin ci-dessus mentionnés.

Le présent acte de transfert est fait en conformité d'une demande de la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec

et Lac Saint-Jean, contenue dans une résolution de son conseil de direction, passée le 27 janvier dernier (1888).

Au présent acte est intervenu le dit Horace Janson Beemer, qui, après avoir pris connaissance de ce qui précède, y donne son plein consentement et entière approbation.

Fait et passé à Québec sous le numéro sept mille quatre cent neuf des minutes de Cy. Tessier, notaire soussigné.

En foi de quoi les parties ont signé avec le dit notaire après lecture faite.

SIMON PETERS, *vice-président.*
J. G. SCOTT,
H. J. BEEMER,
JAS. G. ROSS,
CY. TESSIER, N.P.

Pour ampliation conforme à la minute gardée en mon étude.

Pièce "JS" 14, pour la couronne; produite le 23 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

Ce dix-huitième jour de février mil huit cent quatre-vingt-huit, devant le soussigné, notaire public pour la province de Québec, Canada, résidant en la ville de Québec, ont personnellement comparu : la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, légalement constituée et ayant le siège principal de ses affaires à Québec, représentée au présent acte par Simon Peters, de Québec, vice-président de la dite compagnie, et James Guthrie Scott, du même endroit, son secrétaire, régulièrement autorisés à cette fin par une résolution du conseil de direction de la compagnie à une de ses assemblées régulières tenue le vingt-huit janvier dernier (1888), de première part.

Et l'honorable James Gibb Ross, de la ville de Québec, sénateur, marchand, faisant commerce sous les nom et raison de Ross et Cie, de seconde part;

Laquelle dite partie de première part a cédé et transféré et par les présentes cède et transfère à la dite partie de seconde part, qui accepte :

1° Une partie de la subvention de trois mille deux cents piastres par mille, accordée par un acte passé à la dernière session du parlement fédéral, 50-51 Vic., ch. 24, et payable par le Canada, pour les neuf milles du prolongement du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean vers l'ouest jusqu'à Roberval, mentionnés dans le dit acte; étant pour la partie de ces neuf milles qui commence au point terminal du cent quarante-huitième mille du dit chemin à partir de Saint-Raymond (148e de Québec) et va jusqu'à l'extrémité du cent cinquante-quatrième mille à Roberval, distance de six milles; ce qui forme une somme de dix-neuf mille deux cents piastres ($19,200).

2° Une partie de la subvention de trois mille deux cents piastres par mille, accordée par le même acte 50-51 Vic., ch. 24, à la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac Saint-Jean, pour trente milles de son chemin de fer entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi ou de Chicoutimi au lac Saint-Jean; pour cinq milles de son dit chemin (formant partie des dits trente-cinq milles) allant de Pointe-aux-Trembles Junction à un endroit avoisinant la rivière Métabetchouan; ce qui forme une somme de seize mille piastres ($16,000), qui est par le présent transférée.

Laquelle subvention appartient aujourd'hui à la dite compagnie de première part, par suite et en vertu d'un acte de fusion passé en sa faveur par la dite Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac Saint-Jean, devant Cy. Tessier, notaire à Québec, le six septembre dernier (1887), le chemin de fer de cette dernière compagnie étant et formant aujourd'hui le prolongement est ou sur Chicoutimi du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean.

Pour avoir et posséder, recouvrer et recevoir les dites subventions, la dite partie de seconde part, pour son usage et dans son intérêt, auxquelles fins la dite partie de première part la met, substitue et subroge en ses propres droits, titres, intérêts et privilèges en l'espèce, la nommant son procureur pour recevoir les dites subventions de qui de droit.

Le présent transfert est fait en garantie d'avances qui seront faites par la dite partie de seconde part à Horace J. Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur de chemins de fer, et constructeur du dit chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, pour lui permettre de terminer les onze milles de chemin susdits.

Au présent acte est aussi intervenu Horace Janson Beemer, qui après avoir pris connaissance de ce qui précède y donne son entière approbation, le tout étant fait à sa demande exprimée dans sa lettre du vingt-sept janvier dernier adressée aux président et directeurs de la dite compagnie.

Fait et passé à Québec sous le numéro sept mille quatre cent dix des minutes de Cy. Tessier, notaire soussigné.

En foi de quoi les parties ont signé avec le dit notaire après lecture faite.

SIMON PETERS, *vice-président.*
J. G. SCOTT,
H. J. BEEMER,
JAS. G. ROSS,
CY. TESSIER, N.P.

Pour ampliation conforme à la minute gardée en mon étude.

CY. TESSIER, N.P.

Pièce "JS 15," pour la couronne ; produite le 23 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.M.

ACTE DE TRANSFERT.

Ce trente et unième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-dix, devant le soussigné, notaire public pour la province de Québec, Canada, résidant dans la ville de Québec, ont personnellement comparu : La Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, légalement constituée et ayant le siège principal de ses affaires à Québec, représentée au présent acte par Elisée Beaudet, vice-président, et James Guthrie Scott, secrétaire de la dite compagnie, régulièrement autorisés par une résolution du conseil de direction à une de ses assemblées tenue le vingt-six mai courant, de première part ;

Et Frank Ross, de la ville de Québec, marchand, de seconde part ;

Laquelle dite partie de première part a cédé et transféré et par le présent cède et transfère à la dite partie de seconde part, qui accepte, les subventions suivantes octroyées par le parlement du Canada à sa dernière session, savoir : 1°, celle de ($3,200) trois milles deux cents piastres par mille pour la nouvelle ligne du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, entre Lorette et la ville de

Québec, distance de douze milles, formant une somme totale de ($38,400) trente-huit mille quatre cents piastres; 2°, celle de ($30,000) trente mille piastres pour la construction d'un pont de fer sur la rivière Saint-Charles, appelé le pont de la rivière Saint-Charles.

Pour avoir et posséder, recouvrer et recevoir les dites subventions du gouvernement du Canada, la dite partie de seconde part, ses hoirs et ayants cause, pour son usage et dans son intérêt, auxquelles fins la dite partie de première part la met, substitue et subroge en ses propres droits, titres, intérêts et privilèges en l'espèce, le nommant son procureur pour recevoir les dites subventions de qui de droit.

Le présent transfert est ainsi fait en garantie de certaines avances qui seront faites à Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur de chemins de fer et constructeur du dit chemin, par le dit Frank Ross, de seconde part.

Le dit Horace Janson Beemer, à ce présent, se déclare satisfait du dit transfert, qui est fait à sa demande.

Au présent acte est aussi intervenu la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean, légalement constituée et ayant le siège principal de ses affaires en la ville de Québec, représentée au présent acte par Elisée Beaudet, vice-président, et James G. Scott, secrétaire de cette compagnie, régulièrement autorisés par résolution du conseil de direction en date du vingt-six mai courant, laquelle déclare que le transfert ci-dessus a été fait avec son plein consentement et son entière approbation.

Fait et passé à Québec sous le numéro sept mille neuf cent quatre-vingt-neuf des minutes de Cy. Tessier, notaire soussigné.

En foi de quoi les parties ont signé avec le dit notaire après lecture faite

E. BAUDET, v.-p. Cie ch. fer d'exploitation forestière
et de commerce Qué. et L. St-Jean.

E. BEAUDET, v.-p. Cie du ch. de fer Q. et L. St-J.
J. G. SCOTT, sec. Cie ch. de f. d'e. f. et c. Q. et L. St-J.
J. G SCOTT, sec. Cie ch. fer Q. et L. St-Jean.
FRANK ROSS,
H. J. BEEMER,
CY. TESSIER, N.P.

Pour ampliation conforme à la minute gardée en mon étude. Quatorze mots rayés nuls et un renvoi bon.

Pièce "JS" 16, en contre-interrogatoire; produite le 23 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

SUBVENTIONS octroyées à la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean par le gouvernement fédéral.

LIGNE-MÈRE.

1882, 55 Vict., ch. 14, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean (120 milles).....	$384,000
1883, 46 Vict., ch. 25, complémentaire (25 milles).....	80,000

1884–85, 48–49 Vict., ch. 59, du raccordement avec le C.C.P. à Saint-Raymond (32 milles).....		$ 96,000
1885, Vic., ch. 10, somme supplémentaire de $1,961 par mille.....		186,295
1887, 50–51 Vic., ch. 10, complémentaire, 9 milles.....		28,800
1890, 53 Vic., ch. 2, ligne de Lorette, 12 milles.....		33,400
1890, 53 Vic., ch. 2, pont de la rivière Saint-Charles..		30,000
		$ 843,495
LIGNE DE CHICOUTIMI.		
1888, 51 Vic., ch. 3, 30 milles.....	$96,000	
1889, 52 Vic., ch. 3, 20 milles.....	64,000	
		160,000
		$1,003,495

Québec, 20 septembre 1892.

Pièce "JS" 17, en contre-interrogatoire ; produite le 25 novembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

CHEMIN DE FER QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean a eu lieu aux bureaux de la Compagnie, rue Saint-André, Québec, jeudi le 12 mai 1892.

Le rapport annuel des directeurs a été lu et adopté comme suit :—

RAPPORT ANNUEL.

Les directeurs de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean ont l'honneur de faire le rapport suivant sur les opérations de l'exercice qui vient de s'écouler.

PROGRÈS DES TRAVAUX.

Depuis la date de la dernière assemblée annuelle, la nouvelle ligne qui vient aboutir dans l'intérieur de Québec par la voie de Lorette et Charlesbourg, a été terminée et ouverte à la circulation. Les trains de banlieue y circulent depuis le 1er juillet dernier, et tous les trains de la compagnie depuis le 4 octobre. La nouvelle gare de terminus et les bureaux généraux à Québec ont été terminés vers la fin de décembre, et sont occupés depuis le 1er janvier de la présente année. La tête de ligne est bien située au centre de la ville, dans le voisinage des nouveaux bassins Louise, et la gare ainsi que les bureaux sont très commodes et très convenables. Les nouveaux ateliers, à Québec, ont aussi été terminés, et le personnel y a été transféré de Saint-Raymond.

Il reste encore quelque chose à faire, comme remplir et niveler les terrains du terminus, et construire une remise à locomotives et des ateliers pour la construction et réparation des wagons. On a aussi pendant toute la saison poussé les travaux du ballastage et de l'élargissement du chemin, de la réduction des rampes et de la modification des courbes, entre le raccordement à la Rivière-à-Pierre et le Lac Saint-Joseph.

Les porteurs d'obligations ont placé en fidéicommis la somme de £200,000 entre les mains de la *Railway Share Trust and Agency Company* (à responsabilité limitée) de Londres, pour être dépensée dans l'amélioration et l'équipement du chemin de fer. Cette somme a été déposée entre les mains de MM. Glyn, Mills, Currie et Cie, à Londres, et a été payée mensuellement selon les progrès des travaux d'après les évaluations courantes de l'ingénieur en chef de la compagnie, attestées par M. A. L. Light, choisi par les fidéicommissaires comme leur ingénieur, et agissant d'après les instructions de MM. Hanson Bros., agents des fidéicommissaires au Canada. Cette somme a été dépensée comme suit :

Achèvement et amélioration de la ligne entre Chambord Junction et Roberval, sur le Lac Saint-Jean	£20,693
Locomotives et matériel roulant supplémentaires	27,565
Terrains du terminus, élévateurs à grains et bâtiments à Québec	24,850
Ballastage	7,460
Nouvelle ligne conduisant dans la ville de Québec, 12 milles	56,789
Exhaussement et élargissement du chemin, réduction des rampes et des courbes et autres travaux d'amélioration	63,116
Sterling	£200,473

Cette somme considérable a été dépensée avec soin et judicieusement ; le conseil de direction est d'avis qu'elle a servi à mettre le chemin sur un pied d'égalité avec les meilleurs chemins de fer canadiens de cette catégorie, sous le rapport de la construction et de l'équipement.

Il a été accordé un délai à M. Beemer pour l'achèvement de l'embranchement de Chicoutimi et Saint-Alphonse, et de celui de la Tuque, sur le Saint-Maurice. Les ponts difficiles et dispendieux de la rivière Métabetchouan et les deux rivières voisines, sur l'embranchement Chicoutimi, sont presque terminés, la maçonnerie du premier est finie et la pierre est taillée pour les deux autres ; la superstructure en acier des trois ponts est rendue à pied d'œuvre. M. Beemer fait tous les efforts possibles pour terminer le chemin jusqu'à Chicoutimi, ou dans les environs, à temps pour la saison 1893, afin de pouvoir profiter de la présence des nombreux touristes que l'exposition de Chicago ne manquera pas d'amener au Canada. On a fait des explorations pour l'embranchement sur la Tuque, et on a trouvé un excellent tracé presque sans rampes, ce qui est important vu que cet embranchement est destiné à desservir le considérable commerce de bois de la vallée de la Saint-Maurice. Les ingénieurs font rapport que le chemin traversera une contrée très propre à la colonisation et densément boisée.

Trafic.

Les comptes du trafic pour l'année terminée le 31 décembre 1891 vous sont maintenant présentés. La longueur de voie exploitée est de 190 milles.

Le nombre de voyageurs transportés dans le cours de l'année a été de de 84,736, et le nombre de tonneaux de marchandises de 111,497. L'année précédente, le chiffre en était de 95,902 tonneaux.

Le mouvement des marchandises se détaille cemme suit :—

2,735	wagons de	bois de chauffage, ou 27,350 cordes.
2,406	"	bois scié.
138	"	bois carré.
168	"	traverses.
136	"	pâte à papier et papier, 2,040 tonneaux.
1,007	"	marchandises diverses.
6,590	wagons.	

L'état de stagnation du marché pour les planches d'épinette pendant toute la saison dernière a empêché la vente du produit de toutes les scieries le long du chemin de fer. En conséquence tout le bois a été gardé et le chemin de fer n'en a pas eu le transport. Vers l'automne les affaires se sont améliorées et de grosses ventes ont été faites, de sorte que l'on peut compter pour la prochaine saison sur le transport d'une grande partie de la production de deux saisons, qu'on pourrait évaluer à environ sept millions de pieds, mesure de planche. Dans le cours de l'hiver environ 470,000 grumes ont été coupées pour les différentes scieries. Deux nouvelles scieries ont été construites depuis l'an dernier, et il est question d'en ériger une autre importante. Le chemin de fer des Basses-Laurentides, qui se raccorde à notre ligne à Rivière-à-Pierre Junction a été ouvert au trafic en novembre dernier et nous fournit beaucoup de commerce. L'hôtel Roberval, qui a été agrandi, et l'Island-House, à la Grande-Décharge du lac Saint-Jean, ont été ouverts au mois de juillet et bien achalandés. Le premier peut loger 300 voyageurs et est partout bien garni, est éclairé à l'électricité et muni de toutes les commodités modernes. Le *Mistassini*, vapeur neuf en acier, qui pourra porter 400 passagers, sera lancé à Roberval dans quelques jours et voyagera tous les jours entre Roberval et Island-House pendant la saison des touristes. On s'attend qu'à l'achèvement du prolongement du chemin de fer jusqu'à Chicoutimi le chemin recevra des vapeurs du Saguenay un grand nombre de touristes. Les officiers du Pacifique canadien, du Grand-Tronc, du Boston et Maine, du New-York Central et d'autres grands chemins de fer s'occupent de diriger le mouvement touriste sur le lac Saint-Jean, et tous prédisent que cette ligne fera un très grand commerce quand elle fera partie du tour du Saguenay.

Les comptes de l'année dernière, qui vous sont aujourd'hui soumis, accusent une grande réduction des frais d'exploitation du chemin relativement à l'année précédente. On s'attend que les frais de l'année courante seront encore réduits, la direction ayant décidé en octobre dernier de ne faire que trois fois par semaine au lieu de quotidiennement le service des voyageurs entre Rivière-à-Pierre et Roberval, durant les mois d'hiver. L'ouverture du terminus propre de la compagnie à Québec a été trop tard pour affecter les comptes de l'année 1891. Mais il s'en suivra une grande réduction des frais cette année.

Outre que le service de la compagnie se fera d'une façon beaucoup plus satisfaisante, elle économisera aussi les lourdes redevances qu'elle payait ci-devant au Canadien-Pacifique pour sa tête de ligne.

L'augmentation du commerce, que nous avons tout lieu d'attendre, et les réductions que nous sommes maintenant en mesure d'effectuer dans les frais d'exploitation, vont sans doute permettre à la compagnie d'accuser de très satisfaisants résultats des opérations de l'année courante. L'atelier des réparations à Saint-Raymond a été détruit par un incendie en septembre dernier, et deux machines à vapeur et quelque outillage ont été avariés. La perte était totalement couverte par les assurances. L'atelier a été reconstruit depuis.

L'hiver dernier a été particulièrement favorable aux chemins de fer par tout le Canada, sous le rapport de la neige. Nos trains n'ont pas subi de retard et nous n'avons pas eu à employer de main-d'œuvre supplémentaire.

COLONISATION.

La direction a continué à faire tous ses efforts pour encourager la colonisation de la contrée desservie par le chemin de fer. On a envoyé des lettres circulaires au clergé de toutes les paroisses de la province, invitant des délégués à visiter le district du lac Saint-Jean pour faire des rapports sur la contrée et ses produits. On a fait circuler par toute la province et par l'entremise des agences du gouvernement en Europe, des brochures illustrées destinées à faire connaître le district. Tous les nouveaux colons avec leurs familles et leurs effets sont transportés gratuitement sur le chemin depuis Québec jusqu'au lac Saint-Jean. Ces efforts ont commencé à produire des résultats, et dans le cours de l'année qui vient de s'écouler 141 nouveaux colons, dont quelques-uns de Belgique et d'Angleterre, mais surtout de la province de Québec et des Etats de la Nouvelle-Angleterre, ont été envoyés dans le district.

Une vigoureuse politique de colonisation de la part du gouvernement et l'offre de concessions gratuites de terres ou de fermes en partie défrichées produirait sans aucun doute de plus grands résultats. La compagnie a renouvelé la demande qu'elle avait déjà faite au gouvernement fédéral d'établir dans la région du lac Saint-Jean une ferme expérimentale comme celles d'Ottawa, du Nord-Ouest et des autres provinces. Les récoltes de l'année dernière ont été très abondantes dans la contrée du lac Saint-Jean, et cela ne manquera pas d'encourager de nouveaux colons à aller s'y établir. Le chemin de fer de la compagnie à transporté à Québec une grande quantité de grain.

ENTRETIEN.

Les ponts, la voie, le matériel roulant, la chaussée, les gares, etc., ont été entretenus en bon état.

Le tout est respectueusement soumis.

FRANK ROSS, *président.*
J. G. ROSS, *secrétaire.*

QUÉBEC, 12 mai 1892.

Après le scrutin pour l'élection des directeurs pour l'année suivante, les personnes dont les noms suivent on été déclarées élues : Frank Ross, E. Beaudet, Simon Peters, l'honorable P. Garneau, Gavin Moir, l'honorable F. Langelier, membre du parlement, Thos. A Piddington, Jules Tessier, membre de la législature, John Théodore Ross, et aussi M. E. Hanson, de Montréal, et l'honorable George Irvine, comme représentant des fidéicommissaires des porteurs d'obligations. En sus des personnes ainsi élues, sont membres non-électifs du bureau de direction les personnes suivantes : M. Joseph Frémont, maire, représentant la ville de Québec, l'honorable juge J. A. Gagné, représentant le comté de Chicoutimi, et M. Lawrence Stafford, nommé par le gouvernement de la province de Québec.

Sur motion de M. Siméon Lesage, député du ministre des travaux publics, appuyée par M. Cyrille Tessier, notaire public, des remerciements sont votés aux directeurs et officiers de la compagnie sortant de charge.

Et l'assemblée est close.

Pièce " JS." 18, en contre-interrogatoire; produite le 23 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secretaire, commission royale.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

(*Voir* nos 2, 14, 49, 82, 126, 140, 177, 220 et 232.)

Par l'acte de 1882, une subvention de $384,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, qui construisit cette ligne, reçut une subvention de $80,000. Par l'acte de 1885, une subvention de $96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis le point de raccordement sur le chemin de fer de la Rive-Nord, à 4 milles de Québec, jusqu'à Saint-Raymond, à 36 milles de Québec, pourvu que la ligne fut construite jusqu'à 50 milles au nord de Saint-Raymond, et par l'acte de 1886, une nouvelle subvention n'excédant pas $186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50–51 Vic., ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas $28,800 fut accordée pour une distance de 9 milles que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement jusqu'au 23 juin 1888 (aux conditions ordinaires) du solde des subventions accordées en 1882 et 1883. La totalité des subventions octroyées à cette compagnie, pour toute la distance de Québec au lac Saint-Jean, s'élève à $775,095, et le nombre de milles subventionnés est de 186.

Contrat fut passé le 4 septembre 1883 pour les deux premières subventions; aux termes du contrat, cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au lac Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885; le 10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas besoin de contrat pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts pour les contrats précédents.

Le chemin est ouvert à la circulation jusqu'à Roberval, 190 milles de Québec.

L'acte 51 Vic., ch. 3, a transféré à cette compagnie une subvention de $96,000 déjà octroyée à la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi; et sous l'autorité d'un arrêté du 17 novembre 1888, contrat fut passé avec elle le 5 décembre pour la construction de ce chemin qui part de Chambord Junction, près du lac Saint-Jean, sur la ligne-mère,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1890. Le tracé de ces 30 milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 17 novembre 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention de $64,000 pour 20 autres milles, ce qui porte le total de la subvention pour cet embranchement à $160,000.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), accorde à cette compagnie une subvention de $30,000 pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles; ainsi qu'une subvention limitée à $38,400 pour 12 milles de chemin de fer de Lorette à Québec par voie de Charlesbourg. Le 2 décembre 1890 ces deux subventions ont été couvertes par un contrat, aux termes duquel les travaux doivent être terminés le 1er octobre 1891.

L'acte 54–55 Vic., ch. 8, vota expressément la différence, $5,250, entre les $30,000 mentionnées dans la subvention susdite pour le pont Saint-Charles et la somme payée à la compagnie.

Il a été payé pendant l'exercice une somme de $70,350, formant en totalité jusqu'au 30 juin 1891, pour la ligne principale et les embranchements, $818,-705. Il a été payé depuis cette date la somme de $5,250, formant un total de $823,955 payé à la compagnie jusqu'au 31 décembre 1891.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER TÉMISCOUATA.—DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP À EDMONTON.

(*Voir* nos 3, 62, 127, 141 et 226.)

Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmonton, le parlement, en 1882, vota une subvention de $240,000, et par l'acte 48-49 Vic., ch. 58, il vota une nouvelle subvention ne dépassant pas $258,000 pour les mêmes travaux, ce qui porte le total de la subvention à $498,000.

En vertu des dispositions expresses de cet acte, des arrêtés du conseil des 3 et 7 octobre 1885 accordèrent une charte à certaines personnes constituant "la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata," dans le but de construire cette voie ferrée, et la charte, après avoir été publiée dans la *Gazette officielle* du 10 de ce mois, a vigueur et effet comme si elle était un acte du parlement. Cette charte fut subséquemment ratifiée et modifiée par l'acte spécial 50-51 Vic., ch. 71, 1887. Elle autorise la compagnie à construire une voie ferrée depuis la Rivière-du-Loup, sur l'Intercolonial, jusqu'à Edmonton. Le 21 juin 1886, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne subventionnée, qui doit être terminée pour le 1er août 1889. Le tracé de la partie du chemin, 80½ milles, *viâ* le lac Témiscouata et la rivière Madawaska, a été approuvé par un arrêté du conseil du 30 septembre 1886.

Le 22 novembre 1888, la compagnie fut autorisée à livrer le chemin à la circulation.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), une subvention de $100,000 fut octroyée à cette compagnie pour 20 milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François au lieu d'une subvention accordée l'année précédente.

La compagnie ayant demandé à passer contrat, autorisation lui en a été donnée par un arrêté du 31 décembre 1888 qui approuve aussi le tracé, et le contrat fut passé le 22 janvier 1889.

L'acte de 1890, 53 Vic., ch. 2, autorise une subvention limitée à $51,200 pour une nouvelle longueur de 16 milles de chemin. Un contrat pour cette subvention fut passé avec la compagnie le 20 octobre 1891, pour la construction des 12 milles de voie entre Clair's Siding et la station de Connor. Cet embranchement, mesurant 31¾ milles, a été complété.

Il a été payé au cours de l'exercice $82,770, et subséquemment une nouvelle somme de $54,830, formant un total de $624,800 payé au 31 décembre 1891.

Pièce "JS" 19, pour la couronne ; produite le 23 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire de la commission royale.

Ce dix-septième jour de décembre mil huit cent quatre-vingt-cinq, à la réquisition de la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean, légalement constituée et ayant son principal siège d'affaires en la ville de Québec, nous, Cy. Tessier, notaire public soussigné pour la province de Québec, Canada, résidant dans la ville de Québec, nous sommes rendu au bureau d'Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur, situé en la ville de Québec, rue Saint-Pierre, et là, et alors, parlant à lui-même,

Nous avons dit et fait savoir au dit Horace Janson Beemer, qu'attendu que par un certain contrat passé entre lui et la dite compagnie devant Cy. Tessier, notaire, à Québec, le dix juillet mil huit cent quatre-vingt-trois, il est entre autres choses stipulé qu'attendu que la compagnie et ses directeurs ont consacré du temps, du travail et de l'argent pour la construction du dit chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, pour un montant fixé par consentement mutuel à ($450,000) quatre cent cinquante mille piastres, une des conditions du présent contrat sera que l'entrepreneur paiera et remboursera à la compagnie la dite somme de quatre cent cinquante mille piastres comme suit : ($200,000) deux cent mille piastres sur les premiers produits de la première vente d'obligations qui seront émises pour les première et seconde sections ci-dessus décrites, mais en tous cas dès avant deux ans à compter de la présente date.

Et attendu que les deux ans susdits sont écoulés depuis le dix juillet dernier (1885) ;

Et attendu que le dit Horace Janson Beemer ne s'est pas encore conformé à l'obligation énoncée dans la clause ci-dessus citée, et qu'il n'a pas encore payé la dite somme de deux cent mille piastres ni en tout ni en partie ;

Et attendu que la dite compagnie souffre grande perte, dommage et préjudice de ce que la dite somme n'a pas encore été payée ;

Nous, le dit notaire, à la réquisition qui nous en a été faite comme susdit, avons sommé et requis le dit Horace Janson Beemer de se conformer immédiatement à la clause ci-dessus citée, et payer sans autre délai la dite somme de deux cent mille piastres, à défaut de quoi la dite compagnie le tiendra responsable de tout préjudice, perte et dommage-intérêt qu'elle souffrira par suite du défaut de paiement de la dite somme et du défaut d'exécution de la dite clause ci-dessus citée.

A quoi le dit Horace Janson Beemer a répondu : "Je n'ai pas payé les deux cent mille piastres parce que, malgré tous mes efforts à Londres et ailleurs, il a été impossible de vendre les obligations sans des sacrifices trop considérables jusqu'à ce que le chemin fût plus avancé ; mais ce qui a été fait a été à l'avantage de tous ; les travaux ont été poussés avec vigueur et la compagnie a aujourd'hui quatre-vingt-deux milles de chemin de fer comme garantie de sa créance, au lieu de trente-deux qu'elle avait quand j'ai pris le chemin".

H. J. BEEMER.

Nous, le dit notaire, à la réquisition qui nous en a été faite comme susdit, avons conséquemment protesté et par les présentes protestons solennellement contre le dit Horace Janson Beemer et tous autres intéressés de toutes pertes, tous frais, dommages et dépenses qui ont déjà été soufferts et encourus et qui

pourront à l'avenir être soufferts et encourus en conséquence de ce qui précède.

Fait et protesté aux temps et lieu ci-dessus mentionnés, et enregistré en l'étude du dit notaire soussigné, sous le numéro six mille neuf cent soixante et un.

Et afin qu'il n'en ignore, j'ai laissé entre les mains du dit Horace Janson Beemer, lui parlant comme susdit, une ampliation authentique des présentes.

In testimonium veritatis.

CY. TESSIER, N.P.

Pour ampliation conforme à l'original gardé en mon étude. Un renvoi en marge est bon.

Pièce "JS" 20, en contre-interrogatoire; produite le 29 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire de la commission royale.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

ETAT préparé pour la commission royale, et indiquant le détail des emplois d'argent dans la construction et l'équipement du chemin.

Evaluations mensuelles payées à McCarron et Cameron, entrepreneurs, pour dix milles, de Saint-Raymond au Lac Simon, et à H. J. Beemer, entrepreneur, du lac Simon à Roberval et pour la ligne de Chicoutimi, etc., selon l'état ci-annexé		$3,417,077
Coût des rails et attaches fournis par H. J. Beemer, et non compris dans les évaluations, 154 milles à $2,802 par mille	$431,508	
Moins ceux compris dans les évaluations	17,062	
		414,446
Dépensé par la Compagnie de Construction sur 32 milles du point de raccordement avec le Canadien-Pacifique à Saint-Raymond		450,000
Dépensé par les actionnaires de Gosford pour la chaussée, avant la Compagnie de Construction		100,000
		$4,381,523

La différence entre cette somme et le total de l'état ci-annexé de l'argent reçu, $4,547,971, se comble par les intérêts payés à la banque de Québec, pendant dix ans, sur avances de la banque à la Compagnie de Construction (incluses dans les $450,000 ci-dessus), lesquels intérêts s'élèvent à $148,000; et par les intérêts sur avances faites par Ross et Cie à Beemer, lesquels sont compris dans le chiffre de la dette de ce dernier envers eux, mais qui ne sont pas compris dans les évaluations.

J. G. SCOTT,
Secrétaire.

Québec, 28 septembre 1892.

ETAT de l'argent reçu et dépensé dans la construction du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean.

Compagnie de construction	$450,000 00	
Actionnaires de Gosford	100,000 00	
Porteurs d'obligations en Angleterre (caisse en fidéicommis £200,000 sterling)	975,585 00	
Ross et Cie (créance contre H. J. Beemer)	220,000 00	
Subvention de la ville de Québec	450,000 00	
		$2,195,585 00
Subventions fédérales	$ 844,927 73	
" provinciales	1,507,458 11	
		$2,352,385 84
		$4,547,970 84

J. G. SCOTT,
Secrétaire.

Québec, 28 septembre 1892.

SOMMAIRE des évaluations, depuis l'achèvement du chemin jusqu'à Saint-Raymond.

De Saint-Raymond au lac Simon, McCarron et Cameron		$ 66,981
De Saint-Raymond à Roberval, et ligne de Lorette (*c.* à *d.* ligne-mère), ligne de Chicoutimi et ponts, et terminus de Québec, H. J. Beemer, savoir :		
Ligne-mère, par Ross et Cie	$1,906,486	
" obligations sterling	974,154	
Terminus de Québec, par les banques	13,863	
Ligne de Chicoutimi "	315,446	
Ponts " "	140,147	
		3,350,096
		$3,417,077

Ci-annexé l'évaluation n° 38, pour le mois d'octobre 1887, indiquant la façon dont toutes les avances étaient mensuellement faites à H. J. Beemer. Des copies de toutes les autres pourront être fournies si on le désire.

J. G. SCOTT,
Secrétaire.

Québec, 28 septembre 1892.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

LISTE des évaluations courantes des travaux exécutés par McCarron et Cameron, entrepreneurs, à partir du 1er mai 1882.

N°	Date.	Ingénieur.	Section.		Observations.
1	31 août.	Cadman....	De St-Raymond au lac Simon..	$11,760 70	
2	30 sept.	"	.....	4,607 23	
3	31 oct.	"	.....	7,922 29	
4	30 nov.	"	.....	7,072 29	
5	31 jan.	"	.....	2,246 85	
—	—	"	.....	3,589 16	
6	30 juin.	"	.....	3,151 08	
7	31 juillet.	"	.....	4,914 92	
8	31 août.	"	.....	2,589 82	
9	30 sept.	"	.....	2,700 00	
10	31 oct.	"	.....	1,876 89	
11	30 nov.	"	.....	5,533 72	
			Ajouter 10 p.100 de retenue et dépôt.....	9,015 92	
				$66,980 87	

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

LISTE des évaluations courantes des travaux exécutés par H. J. Beemer, entrepreneur.

N°	Date.	Ingénieur.	Section.		Observations.
	1884.				
1	1er août.	Cadman.....	Ligne-mère du lac Simon à Roberval...	$55,334 25	
2	1er sept.	"	.....	14,671 20	
3	1er oct.	"	.....	18,412 25	
4	1er nov.	"	.....	18,826 90	
5	1er déc.	"	.....	18,267 65	
	1885.				
6	1er jan.	"	.....	7,899 50	
6½	1er fév.	"	.....	15,650 29	
7	1er nov.	"	.....	4,596 09	
	1er nov.	"	.....	27,129 30	
8	1er avril.	"	.....	51,610 75	
9	1er mai.	"	.....	30,227 70	
10	1er juin.	"	.....	20,063 45	
11	1er juillet.	"	.....	41,254 70	Rails et attaches, $7,930
12	1er août	Cadman.....		34,058 80	
13	1er sept.	"	.....	26,638 00	
14	1er oct.	"	.....	23,109 00	
15	1er nov.	"	.....	42,263 00	
16	1er déc.	"	.....	34,828 00	
13a	1er sept.	"	.....	34,317 50	

N°	Date.	Ingénieur.	Section.		Observations.
	1886.				
17	1er jan.	Light	.....	23,092 00	
18	1er fév.	"	.....	19,027 00	
19	1er mars	"	.....	23,346 00	
20	1er avril	"	.....	38,444 00	
21	1er mai	"	.....	40,509 00	
22	1er juin	"	.....	41,489 00	
23	1er juillet	"	.....	52,719 00	
24	1er août	"	.....	51,445 00	
25	1er sept.	"	.....	55,503 00	
26	1er oct.	"	...Toute la div. de la ligne-mère.....	47,775 00	
27	1er nov.	"	.....	55,791 00	
28	1er déc.	"	.....	53,206 00	
	1887.				
29	1er jan.	"	.....	48,708 39	
30	1er fév.	"	.....	33,533 49	Rails et attaches, $2,180
31	1er mars	"	.....	32,508 40	
32	1er avril	"	.....	34,845 90	
33	1er mai	"	.....	44,191 45	
34	1er juin	"	.....	61,678 20	
35	1er juillet	"	.....	75,145 45	
36	1er août	"	.....	63,077 75	
37	1er sept.	"	.....	57,216 00	
38	1er oct.	"	.....	52,846 62	
39	1er nov.	"	.....	40,000 00	
40	1er déc.	"	.....	36,749 50	Rails et attaches, $6,952 (Etat.)
	1888.				
41	1er jan.	"	.....	30,375 05	
42	1er fev.	"	.....	20,004 80	
43	1er mars	"	.....	21,449 60	
44	1er avril	"	.....	15,529 85	
45	1er mai	"	.....	20,650 90	
46	1er juin	"	.....	23,·22 10	
47	1er juillet	"	.....	26,192 44	
48	1er août	"	.....	8,551 60	
49	1er sept.	"	.....	15,199 20	
50	1er oct.	"	.....	13,655 00	
51	1er nov.	"	.....	6,011 00	
52	1er déc.	"	.....	8,362 60	
	1889.				
	au 1er juin	"	.....	94,676 53	
				$1,906,486 15	

ESTIMATIONS courantes de H. J. Beemer payées sur le fonds anglais en fidéicommis.

N°	Date	Ingénieur.	Section.		Observations.
	1889.				
1	22 mai	Light.....	Différentes.....	$ 18,850 00	
2	17 juillet	"	"	66,516 00	
3	29 "	"	"	40,700 00	
4	1er août	"	"	51,900 00	
5-6	17 sept.	"	"	11,574 68	
7-8	4 oct.	"	"	29,840 00	
9	17 "	"	"	11,982 25	
10	11 nov.	"	"	25,461 00	
11	10 déc.	"	"	20,160 85	
	1890.				
12	16 jan.	"	"	19,892 55	
13	19 fév.	"	"	17,949 50	
14	10 mars	"	"	3,774 80	
15	22 avril	"	"	6,.35 10	
16	12 janv.	"	"	13,285 56	
17	14 juillet	"	"	32,444 74	
18	11 août	"	"	33,401 28	
19	4 sept.	"	"	25,468 16	
20	4 "	"	"	20,000 00	
21	1er oct.	"	"	5,000 00	
22	17 "	"	"	33,507 35	
23	18 nov.	"	"	53,307 00	
24	13 "	"	"	36,786 21	
25	15 déc.	"	"	20,612 34	
26	18 nov.	"	"	48,680 00	
	1891.				
27	27 janv.	"	"	7,672 27	
28	27 "	"	"	12,088 51	
29	17 mars	"	"	5,684 88	
30	7 avril	"	"	7,388 89	
31	27 mai	"	"	5,398 86	
32	4 janv.	"	"	18,000 68	
33	18 juin	"	"	9,000 00	
34	20 juillet	"	"	24,134 00	
35	25 août	"	"	20,854 99	
36	17 sept.	"	"	4,290 59	
37	26 oct.	"	"	21,583 46	
38	26 "	"	"	17,741 07	
39	25 nov.	"	"	1,620 60	
				$902,688 14	

PONT DE LA SAINT-CHARLES.

1	12 juin	Light.....		46,304 80	
2	14 juillet	"		3,695 20	
3	12 août	"		5,167 75	
4	4 sept.	"		8,207 30	
5	17 oct.	"		8,090 80	
					$ 71,465 85
				$974,153 99	

FONDS DES BANQUES—achèvement du terminus à Québec.

N°	Date.	Ingénieur.	Section.	Observations.
	1891.			
40	24 déc.	Hoare		$ 11,211 97
41	18 janv.	"		2,650 85
				$13,862 82

EVALUATIONS courantes de H. J. BEEMER, ligne de Chicoutimi.

N°	Date.	Ingénieur.	Section.	Observations.
	1888.			
1	1er mars	Light	Metabetchouan	$3,162 40
2	1er avril	"	"	10,970 40
3	1er mai	"	"	6,975 20
4	1er juin	"	"	21,358 30
5	1er juill.	"	"	20,752 20
6	1er août	"	"	6,230 32
7	1er sept.	"	"	963 00
8	1er oct.	"	"	450 00
11	1er janv.	"	"	240 00
				$71,101 82
	1892.			
1	1er mai	Hoare	Saint-Jérôme et suivant	$14,478 00
2	1er juin	"	" "	9,500 00
3	1er juill.	"	" "	16,608 44
4	1er août	"	" "	39,736 11
5	1er sept.	"	" "	61,970 99
6a	1er sept.	"	" "	19,950 62
4a	24 août	"	" "	82,100 00
				$315,445 98

EVALUATIONS courantes de H. J. BEEMER, ponts de la ligne de Chicoutimi.

N°	Date.	Ingénieur.		Observations.
	1891.			
1	1er mars	Hoare	Ponts	$3,643 75
2	1er avril	"	"	9,426 30
3	1er mai	"	"	14,527 25
4	1er juin	"	"	14,560 00
5	1er juill.	"	"	10,595 00
6	1er août	"	"	6,747 80
7	1er nov.	"	"	8,426 50
	1892.			
8	1er mai	"	"	65,757 10
9	1er juin	"	"	6,464 00
				$140,147 70

Pièce "JS" 21, en contre-interrogatoire ; produite 29 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

CHEMIN DE FER QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

EVALUATION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS JUSQU'AU 1ER OCTOBRE 1887.

SOMMAIRE DES ÉVALUATIONS.

Batiscan et Miguish	$226,569 40	$225,069 40
Ile Edouard	126,912 40	118,237 40
Lac aux Perles	92,162 50	92,162 50
Lac Edouard	111,148 74	109,148 74
Faîte	106,691 90	106,691 90
Lac des Cèdres	88,722 15	88,722 15
Joseph Louis	72,667 90	74,293 90
Noisy-River	65,377 70	68,150 90
Lac Bouchette	93,843 30	105,128 72
Valcartier	2,058 25	2,058 25
Le ravin de Grignon	70,258 90	113,007 30
Citernes	13,000 00	14,500 00
Réparation des ponts, division de Québec	2,500 00	2,500 00
Traverses (d'entretien)	9,550 50	9,550 50
Rails d'acier, division de Québec	700 00	700 00
Station, Rivière-à-Pierre	1,250 00	1,250 00
Ballastage, division de Québec	1,078 69	1,078 69
Bois de pin scié	3,137 90	3,137 90
Télégraphe, sur 130 milles	2,060 40	6,500 00
Ateliers, lac Edouard	1,000 00	6,575 00
Explorations pour tracé	37,500 00	40,000 00
Ciment de Portland	510 00	510 00
Rails et attaches	2,180 00	2,180 00
Proportion du matériel roulant	58,500 00	60,050 00
13,030 verges cubes de gravier tiré de la carrière de Beaudet, réparation des brèches.	3,909 00	3,909 00
Clôtures, 4 milles	1,024 00	2,048 00
	$1,194,313 63	$1,257,160 25
		1,194,313 63
Déduction par ordre de la direction à compte de $20,000 avancées pour fournitures..		$62,846 62 10,000 00
		$52,846 62

NOTE.—$950 déduites pour réparation de wagons, *voir* état.

Approuvé. A. L. LIGHT,
Faisant fonction d'ingénieur en chef.

Approuvé par la direction ce 18 octobre 1887.

J. G. SCOTT, *secrétaire.*

QUÉBEC, 17 octobre 1887.

Ligne de télégraphe.

130 milles terminés, du lac Simon à la Pointe-aux-Trembles.....	$6,500 00	
A déduire pour paiement :		
1er nov. 1885, 30 milles, $1,500.....		Div. Est.
1er jan. 1887, 35 " 1,750.....		
1er juin 1887, 388 poteaux, 80c. $310.40.	3,560 40	
	$2,939 60	

Tout le déboisement est terminé en conformité du contrat, à l'exception de 9 acres qui sont gardés pour bois de chauffage, et n'offrent aucun danger pour les forêts environnantes ; l'évaluation comporte tout le déboisement de la division du ravin de Grignon.

E. A. HOARE.

HORACE J. BEEMER, ENTREPRENEUR.

Construction de chemins de fer—spécialité des finances.

162 rue Saint-Jacques.

MONTRÉAL, 15 octobre 1887.

Articles alloués à compte des ateliers au Lac Edouard.

Alloué dans l'évaluation du 1er novembre 1886.....			$1,000 00
Transféré de la division de l'Ile Edouard.	Machines et outillage pour réparations.	$1,325	
	Remise aux locomotives et ateliers de réparation.....	1,150	
	Citerne avec pompe à vapeur.....	1,100	3,575 00
Bâtiments, etc., pris de la division du lac Edouard.		$2,000	2,000 00
			$6,575 00

E. A. HOARE,
A. L. LIGHT.

CHEMIN DE FER QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

QUÉBEC, 15 octobre 1887.

MATÉRIEL ROULANT FOURNI PAR H. J. BEEMER.

1884.		
3 mars. Pour	1 locomotive, n° 5.....	$ 12,000
	17 wagons-plates-formes.....	7,820
	2 wagons fermés.....	1,120
	1 chasse-neige (construit avec des wagons-plates-formes.....	2,000
2 août.	4 wagons fermés.....	2,240
	6 wagons-plates-formes	2,760
1885.		
9 septembre	12 wagons-plates-formes.....	5,520
23 novembre.	1 locomotive, n° 7.....	12,000

1886.			
15 juillet.	1 wagon à bagage et de messagerie.....		2,000
27 septembre.	40 wagons-plates-formes.....		18,400
	3 voitures à voyageurs, de Boston.		6,000
4 décembre.	1 locomotive, n° 9...		12,000
1887.			
7 janvier	1 locomotive, n° 10.....		12,000
Août.	6 wagons plats et 4 wagons fermés...		5,000
	1 locomotive, n° 11.....		12,000
	Freins Westinghouse.....		900
	1 chasse-neige modèle *snowbird*.....		1,550
			$ 115,310
	A déduire le montant déjà payé.....$	58,500	
	Alloué sur le chasse-neige *snowbird*.....	1,550	
			60,050
	Avancé par Ross et Cie.....$		55,260
	Somme due sur matériel roulant.....		35,300
			$ 19,960

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

Batiscan, McGuick jusqu'à date.....$	226,569 40
Moins, 30 milles de télégraphe, transféré au compte du télégraphe dans le relevé.....	1,500 00
$	225,069 40

E. A. HOARE.
A. L. LIGHT.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

ÉVALUATION DE L'INGÉNIEUR DES TRAVAUX JUSQU'AU 1ER OCTOBRE 1887.

DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Station.	Ouvrages.	Quantités.	Observations.
	Montant d'après les évaluations précédentes..... ..	$126,912 40	
	Moins la somme allouée en janvier-mars 1886, transfér. comme suit	8,675 00	
		$118,237 40	

E. A. HOARE.

Chasse-neige.....	$1,550 00	Transféré au compte du matériel roulant.
Tracé.....	1,500 00	
Plaque tournante.....	1,100 00	Compte du tracé. Ravin Grignon.
Réparations de machines et wagons	950 00	
Machines et outillage pour réparations.....	1,325 00	
Bât. de la mach. à vap.et atel.de rép.	1,150 00	Ateliers, L. Edouard.
Citerne avec pompe à vapeur.....	1,100 00	

A. L. LIGHT.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN

DIVISION DU LAC EDOUARD. Entrepreneur.

Montant d'après évaluation, 1er juill.	$111,148 74
Moins bâtiments, hangar, bureau, etc, transféré à l'atelier au Lac Edouard.....	2,000 00
	$109,148 74

E. A. HOARE.
A. L. LIGHT.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

DIVISION DE JOSEPH LOUIS—H. J. BEEMER, ENTREPRENEUR.

Montant d'après évaluation précédente.....	$72,667 90
30 acres de déboisement	1,890 00
	$74,557 90
Moins, 330 poteaux de télégraphe...	264 00
	$74,293 90

E. A. HOARE,
A. L. LIGHT.

Mémorandum explicatif.

Montant des évaluations précédentes	$74,557 90
Déduction, ordonnée par M. Light, du relevé de septembre, moitié des $3,780.....	1,890 00
	72,667 90
Déboisement achevé.....	1,890 00
Moins 330 poteaux de télégraphe portés aux ouvrages de la ligne de télégraphe de cette division...	74,557 90 264 00
	$74,293 90

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

DIVISION DE LA RIVIÈRE NOISY—H. J. BEEMER, ENTREPRENEUR.

Montant des évaluations précédentes	$67,267 70
Elargissement de tranchées en terre 3824 v. c. à 30 c.....	1,147 20
	$68,414 90
Moins, 330 poteaux portés au compte du télégraphe.....	264 00
	$68,150 90

A. L. LIGHT. E. A. HOARE.

Mémorandum explicatif :—

	Montant des évaluations précédentes	$67,267 70
	Déduction par M. Light dans le relevé de septembre pour déboisement terminé : la moitié de l'item.....	1,890 00
		$65,377 70
	Déboisement—terminé.	1,890 00
7962 7967	Elargissement de tranchées en terre	1,147 20
		$68,414 90
	Moins, poteaux de télégraphe portés au compte du télégraphe.....	264 00
		$68,150 00

CHEMIN DE FER QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

Division du Lac Bouchette—H. J. Beemer, entrepreneur.

Station	Ouvrage.	Quantités.	Observations.
	Montant des évaluations précédentes	$93,843 30	
	Conduite d'aqueduc 8,208.....	900 00	
9,014	v. c. d'élargissements de tranchées en terre à 8,293.....	2,704 20	
14,485	v. c. ballastage $30.....	4,345 50	
94,752	pds. m. p. de bois de pin $35.....	3,316 32	
		$105,109 32	Note. Cet item sera réparti sur la 4e division au mois prochain.
	Moins—3,520 poteaux de clôture portés au compte des clôtures...	352 00	
		$104,757 32	
2,118	v. c. de terre omises au mois dernier n'ayant pas été mesurées...	635 40	
		$105,392 92	
	Moins—330 poteaux transférés au compte du télégraphe.....	264 00	
		$105,128 72	

E. A. HOARE.
A. L. LIGHT.

CHEMIN DE FER QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

Evaluation de l'ingénieur des travaux exécutés jusqu'au 1er octobre 1887.

DIVISION DE GRIGNON-GULLY.—H. J. BEEMER, ENTREPRENEUR.

Station.	Ouvrage.	Quantités.	Observations.
8522	Drain en pierre	133	v. c.
	Fossé en terre	300	
	Terre	142	
8525	Fossé en terre	1361	
8527	Drain en pierre	1 3	
8531	" "	50	
8532	Bois	644	pds lin.
8522–8533–50	Terre	1842	v. c.
8534	Roc	676	
8534	Terre	130	
8536–8549–50	"	1516	
8551	Roc	44	
8551	Terre	55	
8553	"	2865	
8550–8560	Roc	1336	
8550–8560	Terre	134	
8553–30	Drain en pierre	69	
8562–8567	Terre	1875	
8568	Roc	140	
8569–8574	Terre	924	
8569–8574	Drain en pierre	67	
8574–8578	Roc	698	
8574–8578	Terre	2032	
8581	Drain en pierre	26	
8580–8590	Terre	1286	
8587	Roc	87	
8590	"	15	
8590–8597	Terre	1087	
8592	Bois	450	pds lin.
8597–8599	Roc	52	v. c.
8599–8604	Terre	974	
8605	Roc	33	
8606–8624	Terre	3300	
8619	Bois	430	pds lin.
8622	Roc	30	v. c.
8624–8626	"	189	
8636–8630	Enrochement	342	
8631	Roc	417	
8634–8639	Terre	4112	
8635	Drain en pierre	39	v. c.
8639–8640	Roc	25	
8641–8644	Terre	1352	
8643	Drain en pierre	43	
8645	Roc	320	
8645–8649	Terre	1888	
8650–8653	Roc	565	

Station.	Ouvrage.	Quantités.	Observations.
8653–8656	Terre	6582	
8656–8659	Roc	456	
8659–8664	Terre	18522	
8664–8666	Roc	370	
8666–8672	Terre	9362	
8666–8672	Roc	275	
8672–8676	Terre	4326	
8672–8676	Aqueduc	98	
8672–8676	Roc	125	
8676–8686	Terre	3892	
8676–8686	Roc	60	
8686–8696	Terre	2980	
8686–8696	Roc	113	
8686–8696	Aqueduc	87	
8696–8712	Terre	4642	
8696–8712	Roc	80	
8712–8719	Terre	1340	
8712–8719	Roc	67	
8712–8719	Aqueduc	450	pds lin.
8720–8735	Terre	5280	
8720–8735	Roc	325	
8720–8735	Fossés-bestiaux	280	
8735–8745	Terre	2730	
8735–8745	Roc	70	
8745–8749	Terre	11212	
8745–8749	Roc	80	
8745–8749	Traverses	1371	
8745–8749	Aqueduc	87	
8749–8756	Terre	3734	
8749–8756	Roc	426	
8757–8766	Terre	8144	
8757–8766	Roc	325	
8766–8770	Terre	4220	
	Roc	120	
	Aqueduc	56	
	Traverses	555	
8770–8780	Terre	5640	
	Roc	210	
	Aqueduc	293	
	Traverses	460	
8780–8788	Terre	3200	
8780–8788	Roc	70	
8789–8801	Terre	2680	
	Roc	210	
	Traverses	560	
8805–8810	Terre	460	
	Roc	480	
	Enrochement	221	
8812–8816	Roc	130	
8817–8821	"	480	
8822–8830	Terre	1260	

Station.	Ouvrage.	Quantités.	Observations.
	Roc	120	
8830–8832	"	237	
8830–8836	Terre	620	
8836–8839	"	1630	
8839–8846	Roc	756	
8839	Aqueduc	71	
8846–8851	Terre	880	
8856–8880	"	2500	
8883–8898	"	1325	
8903–8909	"	4420	
8910–8914	Aqueduc	59	
	Roc	370	
8917–8918	"	49	
8917–8918	Terre	220	
8919–8921	Roc	319	
8922–8924	Terre	100	
8926–8956	"	1115	
8926–8956	Roc	85	
8940–8941	"	123	

RELEVÉ.

140,191	V. c. de terre	30c.	42,057.30	
11,208	V. c. de roc	160	17,932.80	
1,761	V. c de drain en pierre	400	7,044.00	
1,804	Pds lin. de bois	20	360.80	
563	V. c. d'enrochement	200	1,126.00	
100	Acres, déboisement	63	6,300.00	
23,660	Traverses d'épinette rouge	25	5,915.00	
11,428	Epinette	20	2,285.60	
	Poteaux de télégrapne	80	745.60	Disponibles pour d'autres div.
932				
24,402	Pieux de clôture	10	2,440.20	
	Fil métallique à clôtures		2,000.00	
	Baraques		1,000.00	
	Plaques tournantes		1,100	Prises de la div. du Lac Edouard.
6,000	v. c. de ballastage et de remblais	30..	1,800	
	Frais de transport de matériel		20,000	
4	Milles, pose de la voie		900	
			$113,007 30	

A. E. HOARE,
A. L. LIGHT.

CHEMIN DE FER QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN-

Evaluation de l'ingénieur des travaux exécutés jusqu'au.....188

....DIVISION. .....ENTREPRENEUR.

Station	Ouvrage.	Quantités.	
	Etat du compte du tracé, division du lac Simon, 10 milles à $500 par mille	$5,000 00	
	Rivière à Pierre, 10 milles.....	5,000 00	
	Batiscan, 10 milles.....	5,000 00	
	Miqui, 10 milles.....	5,000 00	
	Joseph Louis, 10 milles.....	5,000 00	
	Rivière Noisy.....	5,000 00	
	Lac Bouchette, 10 milles.....	5,000 00	
	Ravin de Grignon, 10 milles.....	5,000 00	
			$40,000 00
	Payé sur l'évaluation du 1er juin 1886 à compte de la division de Miqui.....	$ 1,500 00	
	Payé sur l'estimation du 1er janvier 1887.....	37,500 00	
			$39,000 00
	Dû le 1er octobre 1887.....		$1,000 00
	Pour les autres divisions, savoir: celles de l'île Edouard, du lac Pearl du lac Edouard, du Faîte et du lac aux Cèdres, cet item du tracé a été payé et porté au compte de chacune d'elles respectivement, en tout $25,000, ce qui forme un total de $65,000 payé pour ce compte, soit pour une longueur de 130 milles à $500 par mille.....	$65,000 00	

Pièce "JS" 22, pour la couronne ; produite le 2 novembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

ASSEMBLÉE DES ACTIONNAIRES.

QUÉBEC, 9 juillet 1883.

A une assemblée des actionnaires de la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean, convoquée par la poste au moyen d'avis enregistrés, en date du 4 courant, en conformité du

règlement n° 4, dans le but de passer un contrat pour l'achèvement du chemin de fer jusqu'au lac Saint-Jean, et tenue au bureau de le compagnie, ce jour, à 3 heures de l'après-midi, présents :

W. Withall, président.
J. B. Renaud,
Hon. P. Garneau,
J. G. Ross,
Hon. F. Thibaudeau,
E. Beaudet, vice-président.
L. P. Vallée, administrateur de la succession P. Vallée.
E. Giroux,
Hon. A. P. Caron,
M. W. Baby (sur demande).

Les procès-verbaux des deux dernières assemblées des actionnaires sont lues et confirmées.

M. H. J. Beemer est présent, sur demande, ainsi que M. Cyrille Tessier, notaire public, et M. A. L. Light.

Le président lit un protêt notarié de la part de M. J. B. Renaud contre l'exécution du contrat.

Le notaire lit une consultation de M. J. G. Bossé, conseil de la reine, suggérant certaines modifications dans le contrat projeté, ainsi qu'une lettre subséquente dans laquelle le même avocat dit que les modifications qu'il avait suggérées ont été faites dans le projet de contrat, et qu'il considère aujourd'hui les droits de la compagnie comme suffisamment protégés.

M. J. B. Renaud quitte l'assemblée.

M. J. G. Ross et M. F. W. Andrews, avocat de la compagnie, arrivent à l'assemblée.

Le protêt de M. Renaud est lu de nouveau.

Le notaire lit le projet de contrat à passer avec M. Beemer, et ce projet est discuté clause par clause.

M. Beemer consent à payer les $1,000 de surcroît demandées par M. Light pour son traitement en qualité d'ingénieur consultant, et la somme des appointements annuels à payer par l'entrepreneur est ainsi portée à $11,000 au lieu de $10,000 par année.

Six heures étant arrivées, l'assemblée s'ajourne à demain à deux heures de l'après-midi.

Confirmé, 31 mai 1884.

J. G. SCOTT,
Secrétaire.

W. WITHALL,
Président.

(*Pour ampliation conforme.*)

J. G. SCOTT,
Secrétaire.

ASSEMBLÉE DES ACTIONNAIRES.

QUÉBEC, 10 juillet 1883.

A une assemblée des actionnaires de la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean, ajournée hier, le 9 courant, et tenue au bureau de la compagnie, ce jour, à 2 heures de l'après-midi, dans le but de passer un contrat avec M. H. J. Beemer pour l'achèvement du chemin de fer jusqu'au lac Saint-Jean, avis de l'assemblée ajournée ayant été donné par circulaire à tous les actionnaires, sont présents :

W. Withall, président.
J. G. Ross.
Hon. I. Thibaudeau,
E. Beaudet, vice-président.
Hon. A. P. Caron,
Hon. P. Garneau.

M.M. H. J. Beemer, A. L. Light et F. W. Andrews sont présents sur demande, ainsi que M. C. Tessier, notaire public.

Le notaire continue la lecture du projet de contrat avec M. Beemer.

A la suggestion de M. Ross, on modifie la clause qui se rapporte aux subventions garantissant les avances en ajoutant que les subventions ne pourront en aucun temps être engagées à la fois pour plus de 40 milles.

On propose d'autres modifications, et après leur approbation par M. Andrews et l'entrepreneur, celles-ci le notaire les incorpore dans le contrat.

En réponse au président, M. Andrews dit qu'il ne considère pas que le projet de M. Renaud soit une raison pour ne pas signer le contrat, vu que ses intérêts sont protégés par la clause insérée par son avocat, M. Bossé.

Proposé par l'honorable M. Garneau, appuyé par J. G. Ross:

"L'assemblée approuve le projet de contrat tel que finalement modifié avec M. H. J. Beemer pour l'achèvement et l'équipement du chemin de fer jusqu'au lac Saint-Jean, lequel a été lu à l'assemblée par le notaire, C. Tessier, et le président et le secrétaire de la compagnie sont autorisés à le signer au nom de la compagnie."—Adopté.

Le notaire complète ensuite le contrat que le président, le secrétaire et M. Beemer signent.

L'assemblée prend connaissance d'une lettre de M. M. W. Baby, dans laquelle ce dernier objecte au contrat avec M. Beemer, et expose ses prétentions contre la compagnie et la somme pour laquelle il est disposé à les abandonner.

Et l'assemblée est close.

[Lu et approuvé.]

31 mai 1884.

J. G. SCOTT,
Secrétaire.

W. WITHALL.
Président.

(*Pour ampliation conforme.*)
J. G. Scott,
Secrétaire.

Proposé par l'honorable I. Thibaudeau, appuyé par John Ross:

Que le secrétaire écrive à la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean priant la direction d'adopter une résolution déclarant en conformité de la loi passée à la dernière session que la compagnie a décidé d'accepter une subvention en argent de 70 c. l'acre au lieu de la concession de 5,000 acres de terre par mille de la part de la province de Québec.—Adopté.

Proposé par l'honorable P. Garneau, appuyé par E. Beaudet:

Que la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean soit invitée à émettre une obligation ou débenture en faveur de cette compagnie pour quarante mille piastres pour être donnée au gouvernement de la province de Québec en garantie d'une avance de $25,000 à faire sur la subvention pour les dix milles de chemin entre les stations 3770 et 4298.—Adopté.

Proposé par l'honorable P. Garneau, appuyé par E. Beaudet:

Que le président et le secrétaire soient et sont par le présent autorisés à transférer au gouvernement de la province de Québec, par voie d'endossement, une obligation de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean pour quarante mille piastres, en garantie d'une avance de $25,000 à faire sur la subvention pour les dix milles de chemin entre les stations 3770 et 4298, en conformité de l'acte 47 Vic., ch. 70, art.3.—Adopté.

Lecture est faite d'une lettre dans laquelle des expéditeurs, clients du chemin de fer, demandant une réduction du prix de transport du bois de corde à cause de l'état de stagnation du marché.

Après discussion il est résolu de réduire (pour les clients qui expédieront 100 wagons ou plus) les prix de $1.50 par wagon en destination de Québec, et (dans le but de désencombrer le marché de Québec) de $2.50 par wagon de bois expédié à Montréal dans le cours des mois de juillet et août, à compter du 20 juillet.

Au sujet d'une lettre de M. Rosa relative à la somme de $882 qu'il doit pour frais de transport, en garantie de laquelle la compagnie retient en ce moment 30 wagons de dosses, il est résolu de donner avis à M. Sewell que puisqu'il bénéficie de la réduction de ce transport, il doit en être tenu responsable, et de retenir en même temps les 30 wagons jusqu'à ce que Rosa paie ou donne des garanties.

Le secrétaire reçoit instruction d'envoyer à H. J. Beemer copie de la lettre de M. A. L. Light, au sujet des précautions à prendre pour prévenir les incendies en faisant le déboisement de la ligne.

L'assemblée autorise la direction à donner une procuration à la banque de Québec, à Ottawa, pour recevoir les subventions (pour le compte de Ross et Cie).

L'assemblée autorise le secrétaire à offrir à M. J. A. Gagné, membre du parlement, $15 par année pour l'insertion du tableau horaire du chemin dans un journal qu'il est question de fonder à Chicoutimi.

Le paiement de l'ordre de M. Light d'allouer à M. S. Oliver, dessinateur et aide-ingénieur, $50 par mois, est approuvé, M. Beemer payant le reste de ses appointements.

Sir A. P. Caron arrive à l'assemblée et est d'avis qu'on devrait commencer sans délai les embranchements projetés sur Saint-Gabriel-ouest et Saint-Ambroise et de là sur la ville, et qu'en ayant un accès indépendant à l'intérieur de la ville, la compagnie serait libérée des lourdes redevances qu'elle paie aujourd'hui au chemin de fer canadien du Pacifique (quelque $12,000 par année) pour l'usage de son terminus, et y gagnerait beaucoup sous le rapport du trafic.

Après quelque discussion, et une motion de l'honorable P. Garneau, il est résolu que le secrétaire écrive à M. Beemer, lui demandant de tracer l'embranchement sur Saint-Gabriel, et 3 milles de la ligne de Saint-Ambroise, jusqu'au village, et suggérant qu'il obtienne les promesses de vente nécessaires pour le droit de passage depuis le village des Sauvages jusqu'à Québec, et recommandant MM. Delâge, notaire, et Barnabé Parent, comme des personnes capables d'obtenir ce droit de passage.

L'évaluation faite par M. A. L. Light des travaux exécutés par M. H. J. Beemer dans le cours du mois de juin, à $52,719, déduction faite de $10,000 pour matériel, est approuvée et recommandée, M. Beemer devant fournir à M. Ross une liste du matériel restant disponible.

Mémoires divers :

F. Leblanc	$ 81 50
F. O. Vallerand	20 85
J. Bélanger	49 62
Bisset, Frères	111 17
Quebec Engine Co	18 00
Echo des Laurentides	15 00
Menus mémoires	40 75
J. E. Livernois	51 00
Menue monnaie	26 76
	$414 65

Les billets suivants sont autorisés :

A. L. Light, traitement jusqu'au 10 juillet.....	$500 00
Beaudet et Chinic.....	319 34

Les paiements suivants sont ordonnés :

Gages des hommes pour juin.....	$2,443 21
Hommes de surcroît pour les évitements et les plateformes..	294 18
Pour chauffage, billet qui écherra le 19 juillet....	1,800 00
Appointements de James Cadman.....	1,500 00
Divers mémoires.....	414 65

Et l'assemblée est close.

Lu et approuvé le 7 août 1886.

J. G. SCOTT, *Secrétaire.* J. G. ROSS.

QUÉBEC, 1er août 1882.

A une assemblée des directeurs de la Compagnie du chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean, tenue au bureau de la compagnie, ce jour à 4 heures de l'après-midi, sont présents :

W. WITHALL, président.
J. G. ROSS,
L'hon. I. THIBAUDEAU,
L'hon. A. P. CARON,
M. W. BABY (sur demande).

Les procès-verbaux des deux dernières assemblées sont lus et confirmés.

Lecture faite de la correspondance.

Il est résolu d'allouer à Clarke, Reeves et Cie tous le mois de décembre pour terminer et ériger le pont de Sainte-Anne, le prix devant en être de $21,500 au lieu de $22,950, selon la soumission. Lecture est faite de leur accusation par dépêche télégraphique à l'instant reçue.

Il est résolu d'allouer à John Morrissey $100 de compensation pour n'avoir pas déplacé sa maison à Sainte-Catherine, et de la tenir assurée pour $400.

Il est résolu de donner instruction à W. S. Ogden, par le câble transatlantique, de voir James, de Bristol, au sujet du fret sur les rails.

Il est résolu de permettre à W. L. Cameron et A. Cameron de circuler à moitié prix sur le chemin pendant qu'ils seront employés à sa construction.

Il est résolu de payer les frais funéraires de F. Fournier et la moitié des frais de son médecin et de porter en compte le montant déboursé comme charge contre la terre offerte en garantie.

Il est résolu de ne pas exiger de cautions de MM. Cameron et Cameron.

Il est résolu d'établir des trains de plaisance les mercredi et samedi après-midi.

Les paiements suivants sont ordonnancés :—$1,114.88, bordereau de paie, construction ; $1,650, bordereau de paie, exploitation ; $150 au capitaine Guénard ; $38.00 à Sewell, arpenteur ; $22.75 pour suif, et $20 pour balances brevetées.

L'assemblée est close.

J. G. SCOTT,
Secrétaire.

QUÉBEC, 16 juillet 1886.

A une assemblée des directeurs de la Compagnie de chemin de fer, d'exploitation forestière et de commerce Québec et Lac Saint-Jean, tenue au bureau de la compagnie ce jour à 4 hrs de l'après-midi, sont présents :—

L'honorable J. G. ROSS, *président.* E. BEAUDET, V.P.
" P. GARNEAU, JOHN ROSS,
" I. THIBAUDEAU, L'honorable A. P. CARON.

Les procès-verbaux des deux dernières assemblées sont lus et confirmés.
La lettre suivante de M. H. J. Beemer est lue à l'assemblée.

QUÉBEC, 16 juillet 1886.

" J. G. SCOTT,

" Secrétaire Cie ch. de fer Québec et Lac Saint-Jean.

CHER MONSIEUR,—Voulez-vous avoir la complaisance de faire passer en conformité de la loi passée à la dernière session, une résolution déclarant que la compagnie a décidé d'accepter une subvention en argent de 70 cts l'acre au lieu de la concession de 5,000 de acres terre par mille de la part de la province de Québec ?

" Veuillez aussi faire émettre une débenture pour être donnée au gouvernement de Québec en garantie d'une avance de $25,000 à faire sur la subvention pour les dix milles de chemin entre les stations 3770 et 4298.

" Cette débenture, ainsi que les $220,000 déjà émises et données au gouvernement pour pareilles fins, et les $125,000 données comme garantie collatérale à la municipalité de Québec, seront à mon compte jusqu'à ce quelles soient rachetées.

" Veuillez aussi donner des débentures à la municipalité de Québec en échange des paiements de $25,000 chacun qu'elle fera à l'avenir sur le capital souscrit par elle.

" Bien tout à vous,

" H. J. BEEMER. "

Pièce "H.J.B. 1," pour la couronne ; produite le 30 septembre 1892.

GUST. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

Caisse n° 1, *page* 191.

28 juin 1887. Compte extraordinaire. Payé Ross et Cie, billet pour "G.E.F." (*General Election Fund*) (caisse des élections générales), daté 3 février 1887, A.P.C..... $5,000

Caisse n° 1, *page* 197.

19 juillet 1887. Compte extraordinaire. Payé Ross et Cie, billet pour "G. E. F.," daté 18 février 1887, A. P. C..... 5,000

Caisse n° 2, *page* 14.

19 septembre 1887. Compte extraordinaire. Payé Ross et Cie, billet pour "G. E. F.," daté 6 juillet. 5,000

Caisse n° 2, page 20.

22 octobre 1887. Compte extraordinaire. Payé billet faveur Ross et Cie, pour "G. E. F." A. P. C... 5,000

Caisse n° 2, page 46.

19 janvier 1888. Compte extraordinaire. Payé Ross et Cie, pour "G. E. F.," la moitié du billet 584, de $5,000..... 2,500

Caisse n° 2, page 88.

21 mai 1888. B. P. Payé n° 595..... 2,500

Caisse n° 2, page 292.

22 juillet 1890. Compte extraordinaire. Payé chèque de H. J. Beemer sur la banque des Marchands, 18 courant, *re* A. P. C..... 1,000
Chèque 21 courant, id..... 1,000

Caisse n° 3, page 44.

12 août 1892. Compte extraordinaire. Payé billet n° 1834..... 1,000

Caisse n° 3, page 54.

31 mai 1892. Compte extraordinaire. Payé n° 1944. Cie Chinic..... 1,000

Caisse n° 3, page 68.

19 juillet 1892. Compte extraordinaire. Payé n° 2088. Cie Chinic..... 1,000

$30,000

Pièce "HJB" 2, pour la couronne ; produite le 30 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

MÉMORANDUM—BILLETS BEEMER.

3 février, à 4 mois, échéance 6 juin 1887, $5,000, payé au complet le 27 juin 1887.
3 février, à 5 mois, échéance 6 juillet 1887, $5,000 ; renouvellement échu le 9 septembre 1887 ; payé le 19 septembre.
3 février, à 6 mois, échéance 6 août 1887, $5,000 ; renouvellement, échéance 9 novembre 1887 ; renouvellement, échéance 18 janvier 1888.
17 janvier, 1888, payé $2,500 et billet pour $2,500, échéance 21 mai 1888, et payé même jour à la banque de Québec.
18 février, à 4 mois, échéance 21 juin 1887, $5,000 ; renouvellement à 4 mois, échéance 24 octobre 1887 ; payé à l'échéance.
18 février, à 5 mois, échéance 20 juillet 1887, $5,000 ; payé à l'échéance.

Pièce "HJB" 3, pour la couronne; produite le 30 septembre 1892.

GUST. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

Echéance————————, n°——

$5,000. MONTRÉAL, 3 février 1887.

A six mois de date, je promets payer à l'ordre de MM. Ross et Cie, à la banque de Québec, à Québec, cinq mille piastres, pour valeur reçue.

H. J. BEEMER.

Rec. 2368. Echéance 3–6 août.
Porte à la face: 6 août—652.
Porte au dos: Pour Ross et Cie, James Guggie.

Pièce "HJB" 4, pour la couronne; produite le 30 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

$5,000. QUÉBEC, 6 juillet 1887.

A deux mois de date, je promets payer à l'ordre de Ross et Cie, cinq mille piastres, à la banque de Québec, ici, pour valeur reçue.

H. J. BEEMER.

N° 2503. Echéance 6–9 septembre.
Porte à la face: 9 sept. 898. Ex. Rec.
Porte au dos: Pour Ross et Cie, James Geggie.

Pièce "HJB" 5, pour la couronne; produite le 30 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

$5,000. QUÉBEC, 9 novembre 1887.

Le 15 janvier prochain, je promets payer à l'ordre de MM. Ross et Cie, cinq mille piastres, à la banque de Québec.

H. J. BEEMER.

N° 2701. Echéance, 18 janvier 1888.
Porte à la face: 18 janvier, 2212. Ex.
Porte au dos: Pour Ross et Cie, James Geggie.

Pièce "HJB" 6, pour la couronne; produite le 30 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

$5,000. QUÉBEC, 21 juin 1887.

A quatre mois de date, je promets payer à l'ordre de Ross et Cie, cinq mille piastres, à la banque de Québec, ici, pour valeur reçue.

H. J. BEEMER.

N° 2481. Echéance 21–24 octobre.
Porte à la face: 115 J. Ex.
Porte au dos: Pour Ross et Cie, James Geggie.

Pièce "HJB" 7, pour la couronne; produite le 30 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

$2,500. QUÉBEC, 18 janvier 1888.

A quatre mois de date, je promets payer à l'ordre de Ross et Cie, deux mille cinq cents piastres, à la banque de Québec, ici. Valeur reçue.

H. J. BEEMER.

N° 595. Echéance 18-21 août. Reç. 2710.

Porte à la face: 21 mai. 2907. Ex.
Porte au dos: Pour Ross et Cie, James Geggie.

Pièce "HJB" 8, pour la couronne; produite le 30 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

N° 1713. QUÉBEC, 27 juin 1887.

Au caissier de la banque de Québec, payez à Ross et Cie, ou à leur ordre, cinq mille piastres.

H. J. BEEMER,

$5,000. Par Harry G. Beemer, son procureur.

ERNEST F. WURTELE.

Porte à la face: Banque de Québec, 27 juin 1887. Payé. Québec. Ex.
Porte au dos: Pour Ross et Cie, James Geggie.

Pièce "HJB" 9, pour la couronne; produite le 30 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

N° 1762. QUÉBEC, 19 juillet 1887.

Au caissier de la banque de Québec, payez à Ross et Cie, ou à leur ordre, cinq mille piastres.

H. J. BEEMER,

$5,000. Par Harry G. Beemer, son procureur.

ERNEST F. WURTELE.

Porte à la face: Banque de Québec, 19 juillet 1887. Payé. Québec. Ex.
Porte au dos: Pour Ross et Cie, James Geggie.

Pièce "HJB" 10, pour la couronne; produite le 30 septembre 1892.

GUST. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

N° 1872. QUÉBEC, 19 septembre 1887.

Au caissier de la banque de Québec, payez à Ross et Cie, ou à leur ordre, cinq mille piastres ($5,000).

H. J. BEEMER.

Porte à la face: 25—C.C.S. Banque de Québec, 19 septembre 1887, payé, Québec.

Porte au dos: Pour Ross et Cie, James Geggie.

Pièce "HJB" 11, pour la couronne; produite le 30 septembre 1892.

GUST. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

N° 1897. QUÉBEC, 20 octobre 1887.

Au caissier de la banque de Québec, payez à Ross et Cie, ou à leur ordre, cinq mille piastres ($5,000).

H. J. BEEMER.

Porte à la face: 25—C.C.S. Banque de Québec, 20 octobre 1887, payé, Québec.

Porte au dos: Pour Ross et Cie, James Geggie.

Pièce "HJB" 12, pour la couronne; produite le 30 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

N° 2000.

QUÉBEC, 18 janvier 1888.

Au caissier de la banque de Québec.

Payé à Ross et Cie, ou à leur ordre, deux mille cinq cents piastres.

H. J. BEEMER.

$2,500.

Porte à la face: Banque de Québec, 18 janvier 1888. Payé. Québec, Ex.

Porte au dos: Pour Ross et Cie, James Geggie.

Pièce " HJB " 13, pour la couronne ; produite le 30 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

N° 2120.

QUÉBEC, 21 mai 1888.

Au caissier de la banque de Québec,

Payez à la banque de Québec, ou à son ordre, deux mille cinq cents piastres.

H. J. BEEMER,
par HARRY G. BEEMER,
Son procureur.

$2,500.

ERNEST F. WURTELE.

Porte à la face : Banque de Québec, 21 mai 1888. Payé. Québec. Ex.
Porte au dos : Alex. Forrest, commis aux recettes.

Pièce " HJB " 14, pour la couronne ; produite le 1er octobre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

QUÉBEC, 11 juillet 1884.

Aujourd'hui, ce onzième de juillet de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-quatre.

Devant moi, Jacques Auger, notaire public soussigné pour la province de Québec, en Canada, résidant en la ville de Québec, ont personnellement comparu Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur, de première part ;

Et l'honorable James Gibb Ross, de la dite ville de Québec, marchand, faisant commerce sous les nom et raison de Ross et Cie, de seconde part ;

Lesquelles dites parties ont déclaré, convenu et fait arrangement comme suit : Considérant que le dit Horace Janson Beemer a besoin d'une avance de la somme de quatre-vingt-dix-sept mille quatre cent vingt-trois piastres pour lui permettre de terminer dix milles du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean entre la station 2186 au lac Simon et la station 2714 près de la rivière à Pierre, et que le dit Horace Janson Beemer s'est adressé aux dits Ross et Cie et leur a demandé de faire la dite avance pour la dite fin, ce qu'ils ont consenti à faire aux conditions ci-après mentionnées ; les présentes et le notaire soussigné font foi qu'en considération de ce que le dit Horace Janson Beemer donne les garanties ci-après contenues, le dit James Gibb Ross, faisant commerce comme susdit, convient de lui avancer pour lui permettre d'achever et compléter les dits dix milles du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, la dite somme de quatre-vingt-dix-sept mille quatre cent vingt-trois piastres en billets ou en argent, au choix des dits Ross et Cie, comme suit :

Dix mille piastres à l'exécution des présentes, et le reste à la production et selon les montants des certificats que l'ingénieur de la Compagnie Québec et Lac Saint-Jean fera le premier jour d'août des travaux exécutés entre le premier du présent mois et le premier août prochain, et le premier jour de chaque mois pour les travaux exécutés dans le cours du mois précédent. Et il est entendu que le dernier paiement n'aura lieu que lorsque la dite maison

Ross et Cie sera convaincue que les travaux ont été exécutés de façon à donner au dit entrepreneur le droit de recevoir les subventions ci-après mentionnées.

Et il est convenu que les avances susdites se feront en conformité du mémorandum marqué A, et l'évaluation de l'ingénieur marqué B, lesquels sont annexés aux présentes et signés par les parties contractantes et par le dit notaire, *ne varietur*. Et les dites parties conviennent de plus que le dit Horace Janson Beemer finira et complétera les dix milles de chemin de fer de façon à ce qu'ils soient acceptés par les ingénieurs des gouvernements fédéral et provincial et par l'ingénieur de la ville de Québec. Et le dit Horace Janson Beemer convient d'allouer et donner aux dits Ross et Cie, une commission de cinq pour cent sur le montant des dites avances avec intérêt sur le même montant au taux de sept pour cent par année, et de rembourser à la dite maison Ross et Cie les avances faites en vertu du présent arrangement le ou avant le vingtième jour de novembre prochain avec les intérêts et commission susdits.

Et comme garantie du remboursement des dites avances, intérêt et commission comme susdit, le dit Horace Janson Beemer cède et transfère au dit James Gibb Ross, faisant commerce comme susdit, lequel accepte le droit du dit Horace Janson Beemer de recevoir les subventions suivantes qui sont payables à l'achèvement des dix milles de chemin de fer susdits, savoir : la subvention de la province de Québec consistant en cinq mille piastres par mille, soit la somme de cinquante mille piastres ; la subvention de la dite province de Québec (avance spéciale selon l'acte provincial n° 151, dont copie ci-annexée, marquée C, le dit acte ayant été passé à la dernière session de la législature de Québec), consistant en la somme de deux mille cinq cents piastres par mille, soit la somme de vingt-cinq mille piastres ; et la subvention fédérale de trois mille deux cents piastres par mille, s'élevant à trente-deux mille piastres, pour avoir et posséder le dit James Gibb Ross, faisant commerce comme susdit, comme son propre bien, avec pouvoir et autorisation de recevoir et recouvrer les dites subventions des gouvernements provincial et fédéral respectivement.

Et il est convenu que la résolution du bureau de direction de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean transférant les subventions ci-dessus mentionnées à la dite maison Ross et Cie sera fournie par le dit Horace Janson Beemer.

Et il est de plus expressément convenu et entendu que toutes les avances faites en vertu du présent marché seront appliquées aux travaux sur les dix milles de chemin de fer susdits et à nulle autre fin.

Et il est de plus convenu que si les dits Ross et Cie font les dites avances sous forme de billets, ceux-ci seront comptés comme équivalant à de l'argent comptant le jour de leur échéance respective.

Et il est de plus expressément convenu que si le dit Horace Janson Beemer manque ou néglige d'exécuter les travaux nécessaires pour l'achèvement des dits dix milles de chemin de fer, ou si ces travaux ne sont pas acceptés par les ingénieurs contrôleurs du dit chemin les dits Ross et Cie auront le droit et le privilège de prendre possession de la dite section de dix milles et la feront terminer aux frais et dépens du dit Horace Janson Beemer de façon à avoir droit de recevoir les dites subventions.

Dont acte fait et passé comme ci-dessus les jour et an en premier lieu mentionnés sous le numéro quatre mille cinq cent vingt-sept.

En foi de quoi les dites parties ont signé avec moi dit notaire après lecture faite en conformité de la loi.

H. J. BEEMER,
JAS. G. ROSS,
JAC. AUGER, N.P.

Pour copie conforme à l'original demeuré en mon étude.

Deux mots rayés nuls.

JAC. AUGER, N.P.

A.

Mémorandum des avances voulues pour compléter 10 milles de chemin de fer à partir du lac Simon en allant vers le nord.

Evaluation de l'ingénieur du coût total de cette section aux prix stipulés au contrat		$159,523
A déduire le coût des rails et attaches achetés avec la subvention de la ville de Québec	$32,100	
A déduire, travaux déjà exécutés sur cette section depuis octobre 1883, selon l'évaluation de l'ingénieur	30,000	
		62,100
Avances nécessaires		$97,423

(Depuis cette date jusqu'au 31 octobre prochain.)

Les avances seront faites mensuellement sur certificats de l'ingénieur de la compagnie pour les travaux exécutés dans le cours du mois précédent.

Les avances seront remboursées dès le 15 novembre 1884 au plus tard, à même les subventions suivantes payables à l'achèvement de chaque section de dix milles, lesquelles seront transportées en garantie, savoir :—

Province de Québec, subvention en argent, 10 milles à $5,000		$50,000
" " " spéciale, 10 " 2,500		25,000
Canada, " en argent, 10 " 3,200		32,000
		107,000
Avances nécessaires		97,423
Marge pour garantir les intérêts, etc.		$9,577

Mémorandum.—Il sera donné garantie raisonnable que les travaux seront terminés au temps voulu et pour la somme mentionnée. L'entrepreneur compte qu'il y aura bien un bénéfice de 20 pour 100 sur les $97,423 aux prix mentionnés.

Ce qui précède est le mémorandum des avances marquées A, dont il est question dans le marché auquel le présent est annexé.

Daté ce 11e jour de juillet 1884.

H. J. BEEMER,
JAS. G. ROSS,
JAC. AUGER.
N. P.

(*Vraie copie.*)

JAC. AUGER, N. P.

CHEMIN DE FER QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN.

LISTE des quantités approximatives des travaux à faire sur la seconde section de dix milles au delà de Saint-Raymond, à partir du lac Simon, d'après le tracé, et valeurs de ces travaux.

Quantités.	Travaux.	Prix.	Montant.
		$ cts.	$ cts.
80	Acres de déboisement et d'essartement	63 00	5,040 00
160,407	Verges cubes de terrassement	0 30	48,122 10
23,181	Verges cubes d'excavation dans le roc	1 60	37,089 60
10	Milles de maçonnerie, ponts et conduits	635 00	6,350 00
10	Milles de rails et attaches	32 10	32,100 00
10	Milles de pose de voie et ballastage	825 00	8,250 00
28,000	Traverses	0 25	7,000 00
8,610	Verges cubes de remplissage en pierre et drain	1 00	8,610 00
7,205	Pieds cubes de bois, etc	0 30	2,161 50
120	Pieds linéaires d'ouvrages en fermes modèle Howe	40 00	4,800 00
	Total pour 10 milles, à part le matériel		150,523 20

TROISIÈME section de dix milles au delà de Saint-Raymond.

Quantités.	Description.	Prix.	Montant.
		$ cts.	$ cts.
80	Acres de déboisement et d'essartement	63 00	5,040 00
161,000	Verges cubes de terrassement	0 30	48,300 00
23,200	Verges cubes d'excavations dans le roc	1 60	37,120 00
10	Milles de maçonnerie, ponts et conduits	635 00	6,350 00
10	Milles de rails et attaches	3,210 00	32,100 00
10	Milles de pose de voie et ballastage	825 00	8,250 00
28,000	Traverse	0 25	7,000 00
8,610	Verges cubes de remplissage en pierre et drains	1 00	8,610 00
7,205	Pieds cubes de bois de construction	0 30	2,161 50
260	Pieds linéaires d'ouvrages en fermes modèle Howe	40 00	10,400 00
	Non compris le matériel roulant		165,331 50

QUATRIÈME section de dix milles au delà de Saint-Raymond.

Quantités.	Description.	Prix.	Montant.
		$ cts.	$ cts.
80	Acres de déboisement et d'essartement	63 00	5,040 00
140,000	Verges cubes de terrassement	0 30	42,000 00
5,000	Verges cubes d'excavations dans le roc	1 60	8,000 00
10	Milles de maçonnerie, ponts et conduits	680 00	6,800 00
10	Milles de rails et attaches	825 00	8,250 00
10	Milles de pose de voie et ballastage	3,210 00	32,100 00
10	Traverses	.....	7,000 00
100	Verges cubes de remplissage en pierre et drains	40 00	4,000 00
5,000	Pieds cubes de bois de construction	1 00	5,000 00
6,000	Pieds linéaires d'ouvrages en fermes modèle Howe	0 30	1,800 00
	Non compris le matériel roulant	.....	119,990 00

JAS. CADMAN,
Ingénieur en chef.

SAINT-RAYMOND, 8 novembre 1883.

Ce qui précède est l'évaluation de l'ingénieur marquée B dont il s'agit dans le marché auquel la présente est annexée, daté ce 11e jour de juillet 1884.

H. J. BEEMER,
JAS. G. ROSS,
JAC. AUGER, N.P.

(*Pour ampliation conforme.*)

JAC. AUGER, N.P.

Pièce "HJB" 15, pour la couronne ; produite le 1er octobre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

AUJOURD'HUI, ce huitième jour d'octobre de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-quatre,

Devant moi, William Darling Campbell, notaire public soussigné pour la province de Québec, en Canada, résidant en la ville de Québec.

Ont personnellement comparu Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur de chemins de fer, de première part ;

Et l'honorable James Gibb Ross, de la dite ville de Québec, marchand, faisant commerce sous les noms et raisons de Ross et Cie, de seconde part ;

Lesquelles dites parties ont déclaré, convenu et fait arrangement comme suit :

Considérant que le dit Horace Janson Beemer a par l'entremise de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, transféré aux dits Ross et Cie, la subvention de la ville de Québec pour la section numéro 2186 de dix milles du dit chemin de fer pour deux milles cinq cents piastres par mille, comme en fait foi un extrait des procès-verbaux d'une assemblée des directeurs de la dite compagnie tenue le quatre courant, lequel dit extrait est ci-annexé et a été signé par les parties contractantes et par moi le dit notaire, *ne varietur ;*

Et considérant que le dit transfert a été fait en garantie d'avances que les dits Ross et Cie feront au dit Horace Janson Beemer pour lui permettre de terminer les dits dix milles de chemin, lesquelles avances jusqu'à concurrence de vingt-deux mille six cent soixante et onze piastres, les dits Ross et Cie, se sont engagés à faire en considération du dit transfert et aux conditions ci-après mentionnées ;

Les présentes et le dit notaire soussigné font foi que le dit James Gibb Ross, faisant commerce comme susdit, convient d'avancer au dit Horace Janson Beemer pour lui permettre d'achever et compléter les dits dix milles de chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, la dite somme de vingt-deux mille six cent soixante et onze piastres en billets des dits Ross et Cie, payables le premier jour de janvier prochain (1885) ; et il est entendu que le dit Horace Janson Beemer remboursera la somme qui lui sera ainsi avancée à l'échéance des dits billets ou auparavant avec une commission de cinq pour cent du dit montant.

Et si le dit Horace Janson Beemer manque de rembourser le montant des dites avances comme il est stipulé ci-dessus, les dits Ross et Cie, auront le droit de vendre et aliéner les dites obligations de la ville de Québec (lesquelles ont été émises en paiement de la dite subvention) au plus haut prix qu'elles pourront rapporter et qu'elles rapporteront, pour le compte du dit Horace Janson Beemer, et s'il y a un excédant celui-ci sera remis au dit Horace Janson Beemer, et s'il y a manquant le dit Horace Janson Beemer le paiera ;

Et les dites parties conviennent de plus que le dit Horace Janson Beemer terminera et complétera les dits dix milles de chemin de fer de façon à ce qu'ils soient acceptés par les ingénieurs du gouvernement fédéral et provincial et par l'ingénieur de la ville de Québec.

Et il est de plus expressément convenu et entendu que toutes les avances faites en vertu du présent marché seront appliquées aux travaux sur les dits dix milles de chemin de fer susdits et à nulle autre fin.

Et il est de plus expressément convenu que si le dit Horace Janson Beemer manque ou néglige d'exécuter les travaux nécessaires pour l'achèvement des dits dix milles de chemin de fer, ou si ces travaux ne sont pas acceptés par les ingénieurs contrôleurs du dit chemin les dits Ross et Cie auront le droit et le privilège de prendre possession de la dite section de dix milles et la feront terminer aux frais et dépens du dit Horace Janson Beemer de façon à avoir droit de recevoir les susdites subventions.

Dont acte fait et passé comme ci-dessus les jour et an en premier lieu mentionnés sous le numéro cinq mille sept cent trente-sept.

En foi de quoi les dites parties ont signé avec moi dit notaire après lecture faite en conformité de la loi.

H. J. BEEMER,
JAS. G. ROSS,
W. DARLING CAMPBELL.

Extrait du procès-verbal de l'assemblée des directeurs de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, tenu au bureau de la compagnie à 10.30 de la matinée, samedi le 4 octobre 1884.

Présents : T. LeDROIT, *président*,
S. PETERS, *vice-président*,
L'hon. D. A. ROSS,
FRANK ROSS,
L'hon. F. LANGELIER,
Maire de Québec.

Proposé par M. Simon Peters, appuyé par l'honorable A. D. Ross,

Que la subvention de la ville de Québec de $2,500 par mille pour 10 milles de ce chemin de fer à partir de la station 2186 au lac Simon à aller jusqu'à la station 2714, près la rivière à Pierre, est par le présent transférée à MM. Ross et Cie, de Québec, en garantie pour avances en rails et en argent pour achever les dits dix milles, avec autorisation en leur faveur de recevoir de la corporation municipale de la dite ville le paiement de la dite subvention ; et que copie de la présente résolution soit transmise à Son Honneur le maire de Québec.—Adopté.

Pour extrait conforme du procès-verbal.

J. G. SCOTT, *secrétaire.*

Ce qui précède est l'extrait du procès-verbal d'une assemblée des directeurs de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, dont il est question dans le marché auquel le présent est annexé; daté à Québec, ce huitième jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-quatre.

H. J. BEEMER,
JAS. G. ROSS,
W. DARLING CAMPBELL, *N.P.*

Pièce "HJB" 16, pour la couronne ; produite le 1er octobre 1892.

GUST. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

Aujourd'hui, ce quinzième jour d'avril en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-cinq, devant moi, Jacques Auger, notaire public soussigné, pour la province de Québec, en Canada, résidant en la ville de Québec, ont personnellement comparu Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur, de première part ;

Et l'honorable James Gibb Ross, de la dite ville de Québec, marchand, faisant commerce sous les nom et raison de Ross et Cie, représenté aux présentes et acceptant par son fondé de pouvoirs, James Geggie, du même endroit, de seconde part ;

Lesquelles dites parties ont déclaré, convenu et fait arrangement comme suit :

Considérant que le ou vers le dix-neuf février dernier, en considération de certaines avances faites et à faire par les dits Ross et Cie au dit Horace Janson Beemer, en matière du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, le dit Horace Janson Beemer a, par acte de transport en date du dix-neuvième jour du dit mois de février, cédé et transporté aux dits Ross et Cie la somme de vingt-cinq mille piastres, à prendre sur la subvention de la province de Québec, payable à l'achèvement de la section de dix milles de la rivière à Pierre du dit chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean.

Et attendu qu'en considération de nouvelles avances faites et à faire par les dits Ross et Cie au dit Horace Janson Beemer jusqu'à concurrence de la somme de cent soixante et quinze mille piastres, payables de la manière ci-après mentionnée, pour permettre au dit Horace Janson Beemer de construire

et compléter vingt milles du dit chemin depuis la station 2714, près de la rivière à Pierre, jusqu'à la station 3770, près de la rivière Mequiq, le dit Horace Janson Beemer a convenu de transférer aux dits Ross et Cie, en garantie, les subventions ci-après mentionnées ; les présentes et le notaire soussigné font foi qu'en considération de ce que le dit Horace Janson Beemer donne les garanties ci-après contenues, le dit James Gibb Ross, faisant commerce comme susdit, convint de lui avancer, pour lui permettre d'achever et compléter les dits vingt milles du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, la dite somme de cent soixante et quinze mille piastres en billets ou en argent, au choix des dits Ross et Cie, comme suit : vingt-cinq mille piastres dans le cours du présent mois d'avril ; trente-cinq mille piastres dans le cours du mois de mai prochain ; trente mille piastres en juillet prochain ; une pareille somme en août prochain, et vingt-cinq mille piastres en septembre prochain. Et il est entendu que les dites avances ne seront faites que lorsque la dite maison Ross et Cie sera convaincue par le moyen des évaluations mensuelles de l'ingénieur en chef du dit chemin de fer que les travaux ont été exécutés de façon à donner au dit entrepreneur le droit de recevoir les subventions ci-après mentionnées.

Et les dites parties conviennent de plus que le dit Horace Janson Beemer finira et complétera les dits vingt milles de chemin de fer de façon à ce qu'ils soient acceptés par les ingénieurs contrôleurs.

Le dit Horace Janson Beemer convient d'allouer et donner aux dits Ross et Cie une commission de cinq pour cent sur le montant des dites avances avec intérêt sur le même montant au taux de sept pour cent par année, et de rembourser à la dite maison Ross et Cie les avances faites en vertu du présent arrangement le ou avant le premier jour de novembre prochain avec les intérêts et commission susdits.

Et comme garantie du remboursement des dites avances, intérêts et commission comme susdit, le dit Horace Janson Beemer cède et transfère au dit James Gibb Ross, faisant commerce comme susdit, lequel accepte par son dit fondé de pouvoirs, le droit du dit Horace Janson Beemer de recevoir les subventions suivantes qui sont payables à l'achèvement des vingt milles de chemin de fer susdits, savoir : la subvention de la province de Québec pour les dits vingt milles du chemin de fer à cinq mille piastres par mille, soit la somme de cent mille piastres, dont vingt-cinq mille ont déjà été transportées comme susdit ; et de plus, la subvention de la province de Québec (avance spéciale), consistant en la somme de deux mille cinq cents piastres par mille pour la dite section de vingt milles, soit la somme de cinquante mille piastres ; et la subvention payable par le Canada sur vingt milles du dit chemin de fer à trois mille deux cents piastres par mille, s'élevant à la somme de soixante et quatre mille piastres, la somme totale des subventions transférées par les présentes étant de cent quatre-vingt-neuf mille piastres.

Pour avoir et posséder le dit James Gibb Ross, faisant commerce comme susdit, comme son propre bien, avec pouvoir et autorisation de recevoir et recouvrer les dites subventions des gouvernements provincial et fédéral respectivement.

Et il est convenu que la résolution du bureau de direction de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean transférant les subventions ci-dessus mentionnées à la dite maison Ross et Cie sera fournie par le dit Horace Janson Beemer.

Dont acte fait et passé en la ville de Québec en l'étude du notaire soussigné sous le numére quatre mille sept cent.

En foi de quoi les dites parties ont signé avec moi dit notaire après lecture faite en conformité de la loi.

H. J. BEEMER,
JAMES GEGGIE,
JAC. AUGER, *N.P.*

Pour copie conforme à l'original demeuré en mon étude.
Trois mots rayés nuls et un renvoi bon.

JAC. AUGER, *N.P.*

Pièce "HJB" 17, pour la couronne; produite le 1er octobre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

AUJOURD'HUI, ce dix-neuvième jour de février, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-cinq.

Devant moi Jacques Auger, notaire public soussigné, pour la province de Québec, en Canada, résidant en la ville de Québec,

Ont personnellement comparu Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur, de première part;

Et l'honorable James Gibb Ross, de la dite ville de Québec, marchand, faisant commerce sous les nom et raison de Ross et Cie, représenté aux présentes et acceptant pour son fondé de pouvoirs James Geggie, du même endroit, de seconde part; lequel Horace Janson Beemer, pour bonne et valable considération et en considération de certaines avances à lui faites et à faire par les dits Ross et Cie relativement au chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, a cédé et transporté et par les présentes cède et transporte au dit James Ross, faisant commerce comme susdit, acceptant par l'entremise de son fondé de pouvoirs, la somme de vingt-cinq mille piastres, à prendre sur la subvention de la province de Québec payable à l'achèvement de la section de dix milles de la rivière à Pierre du dit chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean.

Pour avoir et posséder le dit James Gibb Ross comme susdit, comme son propre bien, avec pouvoir et autorisation de recevoir et recouvrer la dite somme de vingt-cinq mille piastres du gouvernement de la province de Québec, et en donner acquit, et à ces fins les dits Ross et Cie sont par le présent nommés et constitués les fondés de pouvoirs du dit Horace Janson Beemer.

Dont acte fait et passé à Québec susdit, les jour et an en premier lieu mentionnés, sous le numéro quatre mille six cent soixante et quatre.

En foi de quoi les dites parties ont signé avec moi dit notaire, après lecture faite en conformité de la loi.

H. G. BEEMER,
JAMES GEGGIE,
JAC. AUGER, *N.P.*

Pour copie conforme à l'original demeuré en mon étude.

JAC. AUGER, *N.P.*

Pièce " HJB " 18, pour la couronne ; produite le 1er octobre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

AUJOURD'HUI, ce dix-huitième jour de mars, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-cinq,

Devant moi, Jacques Auger, notaire public soussigné, pour la province de Québec, en Canada, résidant en la ville de Québec, ont personnellement comparu Horace Janson Beemer, de la ville de Montréal, entrepreneur, de première part ;

Et l'honorable James Gibb Ross, de la dite ville de Québec, marchand, faisant commerce sous les nom et raison de Ross et Cie, représenté aux présentes et acceptant par son fondé de pouvoirs James Geggie, du même endroit de seconde part ;

Lequel Horace Janson Beemer, pour bonne et valable considération et en considération de certaines avances à lui faites et à faire par les dits Ross et Cie relativement au chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, a cédé et transporté et par les présentes cède et transporte au dit James Gibb Ross, faisant commerce comme susdit, acceptant par l'entremise de son fondé de pouvoirs, la somme de trante-quatre mille piastres à prendre sur le premier argent des vingt-cinq pour cent retenus par la corporation municipale de la ville de Québec, par et en vertu d'un certain contrat pour service d'eau à la ville de Québec, passé entre le dit Horace Janson Beemer et Son Honneur François Langelier en sa qualité de maire de la ville de Québec, et y agissant pour et au nom de la dite corporation de la ville de Québec, le dit contrat exécuté devant Mtre Ad. G. Tourangeau, notaire public, le dixième jour de juillet en l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-trois.

Pour avoir et posséder le dit James Gibb Ross comme susdit, comme son propre bien, avec pouvoir et autorisation de recevoir et recouvrer de la dite corporation de la ville de Québec la dite somme de trente-quatre mille piastres et en donner acquit, et à ces fins, les dits Ross et Cie sont par le présent nommés et constitués les fondés de pouvoirs du dit Horace Janson Beemer.

Dont acte fait et passé à Québec susdit, les jour et an en premier lieu mentionnés, sous le numéro dix-huit mille six cent soixante-dix-huit.

En foi de quoi les dites parties ont signé avec moi dit notaire, après lecture faite en conformité de la loi.

H. G. BEEMER,
JAMES GEGGIE,
JAC. AUGER, *N.P.*

Pour copie conforme à l'original demeuré en mon étude.

JAC. AUGER, *N.P.*

Pièce " HJB " 19, pour la couronne ; produite le 1er octobre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

N° 1631.

11 NOVEMBRE, n° 167.

$3,000. QUÉBEC, 8 JUILLET 1891.

A quatre mois de date, payez à notre ordre trois mille dollars, valeur reçue, et portez la somme au compte de la Chinic Hardware Company (limited).

WILLIAM SHAW, *Gérant.* EDMOND DUPRÉ, *Secrétaire.*

Porte à la face. Accepté 12 août 1891. Payable à mon bureau, Québec. Ex. H. J. Beemer, par Harry G. Beemer, son fondé de pouvoir. Annulé par erreur. H. J. Beemer, par Ernest Wurtele. Propriété de la banque Union du Canada.

Porte au dos : The Chinic Hardware Co. (limited). William Shaw, gérant. Edmond Dupré, secrétaire. Dispense de présentation et de protêt. Pour "The Chinic, Hardware Company" (limited). Edmond Dupré.

Pièce " HJB " 20, pour la couronne ; produite le 1er octobre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C.R.

C.H.C. N° 1835. Echéance, 14 mars.

$2,000. QUÉBEC, 11 novembre 1891.

A quatre mois de date, pour valeur reçue, je promets payer à l'ordre de The Chinic Hardware Company (limited), à son bureau, deux mille piastres.

H. J. BEEMER.

Porte à la face :— The Chinic Hardware Co. (limited). Propriété de la banque Union du Canada. Ex.

Porte au dos :— The Chimic Hardware Co., William Shaw, gérant et directeur, Edmond Dupré, secrétaire et directeur. Dispense de protêt. The Chinic Hardware Co., William Shaw, gérant et directeur.

Pièce "HJB 21," pour la couronne; produite le 10 octobre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

$1,000. C. H. C. n° 1834. Echéance, 14 février.

C. B. 44. QUÉBEC, 11 novembre 1891.

A trois mois de date pour valeur reçue, je promets payer à l'ordre de The Chinic Hardware Company (limited), à son bureau, mille piastres.

H. J. BEEMER.

The Chinic Hardware Co. (limited.)

Porte à la face: Propriété de la Banque Union du Canada, 14 février. Payé, 12 avril 1892; Banque Union du Canada. Ex. 320.

Porte au dos: The Chinic Hardware Co., William Shaw, gérant et directeur; Edmond Dupré, secrétaire et directeur. 57 jours @ 7%, $10.95.

Pièce "HJB" 22 pour la couronne; produite le 10 octobre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

$1,000 C. H. C. n° 1944. Echéance, 17 avril.

C. B. 54. QUÉBEC, 14 mars 1892.

A un mois de date, pour valeur reçue, je promets payer à l'ordre de The Chinic Hardware Company (limited), à son bureau, mille piastres.

H. J. BEEMER,
par HARRY G. BEEMER, fondé de pouvoirs.

The Chinic Hardware Co. (limited).

Porte à la face: Propriété de la Banque Union du Canada. Payé, 20 avril 1892; Banque Union du Canada. R. Ex.

Porte au dos:—The Chinic Hardware Co. (limited), William Shaw, gérant et directeur. Edmond Dupré, secrétaire et directeur. Dispense de protêt, William Shaw, secrétaire.

Pièce " HJB " 23, pour la couronne ; produite le 1er octobre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

C. H. C. N° 2088. 556. Echéance, 19 juillet 1892.

QUÉBEC, 17 mai 1892.

A soixante jours de date, pour valeur reçue, je promets payer à l'ordre de The Chinic Hardware Company (limited), à son bureau, mille piastres.

H. J. BEEMER,

par HARRY G. BEEMER, fondé de pouvoirs.

The Chinic Hardware Co. (limited).

Porte à la face : 100. Propriété de la Banque Union du Canada ; Banque Union du Canada ; payé 19 juillet 1892. Ex.

Porte au dos : The Chinic Hardware Co. (limited). William Shaw, gérant et directeur. Edmond Dupré, secrétaire et directeur.

Pièce " WRD. " 1, pour la couronne ; produite le 30 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Greffier, C.R.

M. H. J. Beemer, obligations envers la banque de Québec et feu M. Jas. G. Ross.

Souscripteur et accepteur.			Numéro.	Date de la réception.	Envers.	Adresse.	Echéance.	Tireur et endosseur.		
Dt.	Av.	Solde.						Dt.	Av.	Solde.
				1884			1884.			
4,000			2048	2 avril	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean..	W. Withall, J. G Ross, E. Beaudet..	3 août			
3,882			9		do do	do do	3 sept.			
4,000			608	4 août	do do	do do	7 déc.			
	4,000				2648. 3 août.					
3,882			862	3 sept.	W. Withall, J. G. Ross, E. Beaudet	Cie ch. de f. de Québec et Lac St-Jean.	1885 6 jan.			
	3,882				2049. Sept.					
4,500			937	11 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean..	Withall, Ross, Beaudet, Gorman	13 jan.			
	4,500		937	13 jan.						
			1625	5 déc.	Ross et Cie		4 fév.	22,671		R. et Cie.
	4,000		608	7 do	608					
4,000				7 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean..	W. Withall, G. Ross, Beaudet	12 avril			
				1885						
	3,882		862	6 jan.						
			1856	7 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean..	Withall, J. G. Ross, Beaudet	16 juillet			
			1625	4 fév.					22,671	
			2066	4 do	Ross et Cie		24 mars	22,671		R. et Cie.
			2228	20 do	do		22 juin	15,400		H. J. B.
			2066	24 mars					22,671	
			2476	24 do	Ross et Cie		27 avril	22,671		H. J. B.
			2480		do		27 juillet	25,000		do
			2668	16 avril	do		19 août	25,000		do
			2755	27 do	do		30 mai	22,671		R. et Cie.
			2476	27 do					22,671	
			2946	15 mai	Ross et Cie		16 sept.	35,000		H. J. B.
			2755	30 do					22,671	
			0138	30 do	Ross et Cie		3 juillet	22,671		R. et Cie.
			0266	15 juin	do		16 oct.	20,000		H. J. B.
			7		do		16 nov.	10,000		do
			2228	22 do					15,400	

			0323	22 do	Ross et Cie		25 août.	15,400		R. et Cie.
			0138	3 juillet					22,671	
			0429	3 do	Ross et Cie		6 août.	22,671		R. et Cie.
3,882			0497	8 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean	Withall, J. G. Ross, Beaudet	1886 11 jan.			
	3,882		1856	16 do						
			547	16 do	Ross et Cie		18 nov.	30,000		
4,200			0559	17 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean	Withall, J. G. Ross, Beaudet, Gorman	19 jan.		25,000	
			0429	6 août.					22,671	
			709	10 do	Ross et Cie		18 nov.	6,800		
			720	10 do	do		9 oct.	22,671		
			806	18 do	do		18 nov.	27,500		
			2668	19 do			1886		25,000	
			831	20 do	Ross et Cie		13 jan.	12,315		
			323	25 do					15,400	
			869	25 do	Ross et Cie		7 oct.	15,400		
			1026	17 sept.	do		13 jan.	35,000		
			2946	18 do					35,000	
			1032	18 do	Ross et Cie		4 oct.	35,000		
			1032	4 oct.					35,000	
			869	7 do					15,400	
			720	9 do					22,671	
4,000			1238	16 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean	Jas. G. Ross, Withall, Beaudet	19 avril.			
			549	18 nov.					30,000	
			709	18 do					6,800	
			806	18 do					27,500	
			266	16 oct.					20,000	
			267	16 nov.					10,000	
413			1502	13 do	E. Jackson, Ross et Cie		20 fév.			
			1520	16 do	Ross et Cie		22 nov.	10,000		
			1538	18 do	do		13 jan.	30,256	12,315	
			831	13 jan.					10,000	
	413		1520	22 nov.						
12,200			497	11 jan.						
	3,882		1026	13 do					35,000	
			1538	13 do					30,256	
3,882			1999	12 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean	Jas. G. Ross, Withall, Garneau, Beaudet				
	4,200		559	18 do						
4,050			2010	19 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean	J. G. Ross, Withall, Garneau, Beaudet	22 juillet			
			2058	20 do	Beaudet, Chinic, Ross et Cie	E. Beaudet	23 mai.	1,695		
1,898			9	do do		do	23 juin.			
	4,000		1238	19 avril.						
4,000			2909	19 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean	Withall, Jas. G. Ross, Renaud	22 oct.			
			2058	23 mai.				41,489	1,695	
			293	16 juin.	Ross et Cie		28 juillet	7,509		
			465	30 do	do		2 août.	6,000		

M. H. J. Beemer, obligations envers la banque de Québec et feu M. Jas. G. Ross.—*Suite.*

Souscripteur et accepteur.			Numéro.	Date de la réception.	Envers.	Adresse.	Echéance.	Tireur et endosseur.		
Dt.	Av.	Solde.						Dt.	Av.	Solde.
	3,882	.....	1991	14 juillet						
3,882	.....	.....	.....	14 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean..	Withall, Ross, Beaudet	17 jan...			
	4,050	.....	2040	22 do						
			398	28 do	.....	.....	.....	.....	7,509	
			465	2 août.	.....	.....	.....	.....	6,000	
			713	30 do	Ross et Cie.....	.....	2 nov..	12,719		
			4	.....	do	.....	2 do	29.800		
			739	2 août.	do	.....	2 do	6,000		
			844	11 do	do	.....	2 do	2,963		
			888	10 do	.....	.....	21 do	26,445		
			713	2 nov..	Paiement sept..	.....	.....	.....	12,719	
			4	2 do	do ..	.....	.....	.....	29,800	
			844	2 do	do ..	.....	.....	.....	2,963	
			737	5 août.	do ..	.....	.....	.....	6,000	
			888	21 do	do ..	.....	.....	.....	26,445	
			293	18 do	.....	.....	.....	.....	41,489	
			1106	11 sept.	Ross et Cie.....	.....	4 déc..	9,140		
			1163	16 do	do	.....	11 oct..	55,503		
			1163	11 oct..	.....	.....	4 déc...	.....	55,503	
			1484	18 do	Ross et Cie.....	.....	4 do	42,976		
	4,000	.....	2909	22 do						
4,000	.....	.....	1538	22 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean ..	J. G. Ross, Withall, Beaudet.....	25 avril.			
			1791	.....	Ross et Cie.....	.....	20 déc..	55,792		
			1106	4 déc..	Paiement 24 nov. '86..	.....	.....	.....	9,140	
			1484	4 do	do ..	.....	.....	.....	42,796	
			1791	20 do	do ..	.....	.....	.....	55,792	
			2060	18 do	Ross et Cie.....	.....	4 fév..	53,206		
					1886					
			2060	4 fév..	Paiement 24 déc..	.....	.....	.....	53,206	
				1887						
	3,882	.....	.....	17 jan..	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean..	Withall, Ross, Beaudet.	20 juillet			
3,882	.....	.....	2344	22 do	Ross et Cie.....	.....	23 fév..	48,708		
			9	24 do	do	.....	20 mars.	5,200		
			2344	23 fév..	.....	.....	.....	.....	48,708	
			2887	17 mars.	Ross et Cie.....	.....	19 juin.	32,508	.....	
	4,000	.....	1538	25 avril.						
				25 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean..	Withall, Beaudet, Ross.....	28 oct..			
				20 mars.	Ross et Cie.....	.....	23 août.	44,191		

			2857	19 juin			30 sept.	61,678	32,508
				22 do					61,678
			519	30 sept.				75,145	
	3,882		2301	20 juill.					
				19 do	Ross et Cie		20 sept.		
			755	20 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean	Ross, Withall, Beaudet	23 janv.		
			62	23 août			10 sept.		44,191
			731						20,000
			1089	20 août	Ross et Cie		22 nov.	71,077	
				1887					
4,100					3249 26 mars				5,200
					731 20 sept	1er sept			55,145
					1087 22 do	1 do			35,000
					1089 22 do	Bal. payée 2 sept			36,077
			1358	19 sept.	Ross et Cie		20 déc.	57,216	
			1599	7 oct.	do		10 fév.	10,752	
			1751	20 do	do déc		22 janv.	52,846	
					1358 20 oct				25,000
4,000				28 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean	Withall, J. G. Ross	1er mai.		
			2022	18 nov.	Ross et Cie		20 fév.	40,000	
			1358		20 déc	Ptie payée 1er déc			15,000
			1358		20 do	Bal. payée 27 déc			17,216
			1751	22 janv.		Ptie payée 17 déc			23,000
			1751	22 do		19 déc			13,000
			1751	22 do		27 déc			16,846
			2022	20 fév.		27 déc			10,000
			2462	29 déc.	Ross et Cie		1er avril	36,749	
			2022	20 fév.		Ptie payée 5 janv.			13,000
			2022	20 do	Bal	do 10 do			17,000
			1599	10 do		Payé 12 do			10,752
			2462	1er avril		Ptie payée 14 do			15,000
			2462	1er do	Bal	26 do			11,749
				1888		4 do			
3,882			2685	23 janv.	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean	Withall, J. G. Ross	4 nov.		
	3,882								
4,000									
	4,000		3202	28 oct.					
			3952	15 do	Ross et Cie		18 sept.	27,625	
			3952	18 sept.		Payé 5 juin			27,625
	3,882		2685	26 juill.					
20,752			829	25 do	Ross et Cie		28 sept.		
3,882			841	26 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean	J. G. Ross, Withall	29 janv.		
	20,752		829	28 sept.					
			1611	10 oct.	Ross et Cie en liq		12 janv.	25,614	
			1784	26 do	do do		29 do	20,000	
	4,000		3787	4 nov.					
			1864	2 do	Ross et Cie en liq		5 fév.	7,311	
4,000			1915	5 do	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean	Withall, succ. J. G. Ross	8 mai.		
			1611	12 janv.		Payé	4 janv.		25,614

M. H. J. BEEMER, obligations envers la banque de Québec et feu M. Jas. G. Ross.—*Fin.*

Souscripteur et accepteur.			Numéro.	Date de la réception.	Envers.	Adresse.	Echéance.	Tireur ou endosseur.		
Dt.	Av.	Balance.						Dt.	Av.	Balance.
				1889						
			2792	27 janv.	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean...	Withall, succ. J. G. Ross.....	1er août	.....	20,000	
			1864	Nov..	.....	.....	.....	.....	7,311	
	4,000	.....	1915	8 mai..						
4,000	.....	.....	4123	8 do ..	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean..	Withall, J. G. Ross	11 août.			
	3,882	.....	2792	1er août.						
1,300	.....	.....	892	30 do .	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean..	Withall, J. G. Ross.....	23 sept.			
3,882	.....	.....	927	1er do .	do do	do do	4 déc. .			
	4,000	.....	4123	11 do .						
4,000	.....	.....	1053	12 do .	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean..	Whitall, J. G. Ross.....	15 oct ..			
	1,300	.....	892	23 sept .						
	4,000	.....	1053	15 oct ..						
4,000	.....	.....	1668	15 do ..	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean..	Withall, J. G. Ross.....	18 déc. .			
	3,882	.....	926	4 déc. .						
3,882	.....	.....	2192	4 do . .	Cic ch. f. Québec et Lac St-Jean..	Withall, J. G. Ross.....	7 janv.			
4,000	.....	.....	2376	19 do . .	do do	do do	24 juin..			
	4,000	.....	2376	21 mars.						
	3,882	4,000	2599	10 avril.						
				1890						
4,000	.....	.....	3404	10 avril.	Cie ch. f. Québec et Lac St-Jean..	Jas. J. Withall.....	13 avril.			
3,882	.....	.....	3289	24 juin .						
	4,000	.....	3464	10 avril.						
	3,882									
7,882	7,882	Pas de bal.								

Edgar versus Caron.

Pièce "WRD" 2, pour la couronne; produite le 30 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,

Secrétaire, C. R.

H. J. Beemer.

—	—	Entrées des crédits.	Balances mensuelles.
1887			
2 nov.	Escompte	$13,334 30	
15	C	23,037 50	
18	Escompte	39,278 90	
	do	21,701 70	
21	C	981 78	
28	C	2,600 00	
30	Balance au crédit		$13,795 62
16 déc.	C	1,000 00	
29	Escompte	36,079 45	
31	Balance au crédit		9,514 68
1888			
4 janv.	Escompte	13,336 90	
18	C	29,827 43	
20	C	1,000 00	
23	C	4,633 61	
30	Balance au crédit		7,350 99
4 fév.	C	300 00	
19	C	19,647 22	
23	C	618 50	
23	Escompte	23,050 76	
28	C	7,418 83	
28	Escompte	21,701 70	
	Balance au crédit		14,990 74
21 mars	C	22,100 00	
31	C	600 00	5,929 95
	Balance au crédit		
13 avril	Escompte	22,500 00	
19	C	91,250 00	
20	Rabais	721 76	
	C	7,128 15	
21	C	23,393 75	
24	C	1,313 45	
25	C	25,869 81	
30	Balance au crédit		6,441 05
30	Balance au crédit		15,331 87
14 mai	Escompte	21,808 40	
20	do	43,500 90	
30	C	400 00	
31	Balance au crédit		17,882 46
22 juin	C	283 68	
	C	920 25	
23	C	10,000 00	
25	Escompte	13,355 76	
27	do	60,714 82	
30	Balance au crédit		20,278 87
18 juillet	C	2,204 65	
19	C	1,271 90	
	Escompte	74,366 80	
20	C	3,763 39	
29	C	5,771 47	
30	Balance au crédit		9,002 42
1er août	C	23,037 50	
20	Escompte	92,998 66	
25	do	21,808 36	
29	do	13,355 76	
31	Balance au crédit		1,869 36
5 sept.	C	23,037 50	
19	Escompte	56,350 71	
29	C	73 48	
30	Balance au crédit		13,713 77

H. J. BEEMER.—*Suite.*

—	—	Entrées des crédits.	Balances mensuelles.
10 oct.	Escompte	21,812 06	
18	C	6,173 51	
20	Escompte	51,883 20	
28	C	3,857 32	
	C	9,817 81	
31	Balance au crédit		18,895 72
1er mai	C	4,549 03	
5	C	806 00	
15	Escompte	27,052 83	
18	C	524 51	
28	C	489 93	
29	C	540 00	
7 juin	C	16,829 00	
15	C	6,100 00	
20	C	35,338 34	
27	C	6,000 00	
30	Balance au crédit		15,438 53
16 juillet	C	8,983 00	
23	C	3,000 00	
25	C	20,493 32	
26	C	3,763 40	
27	C	18,896 95	
30	C	1,900 00	
31	Balance au crédit		13,944 22
1er août	do do		13,944 22

Pièce " WRD " 3, pour la couronne ; produite le 30 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

In re H. J. BEEMER.

Balance au crédit, 26 juin 1887	$2,680 01
do do 18 juillet 1887	2,019 33
do débit, 18 sept. 1887	3,272 09
do crédit, 19 oct. 1887	3,833 69
do do 17 janv. 1888	3,335 24
do do 14 mai 1888	5,280 43
do do 20 do 1888	27,627 47

Je certifie par les présentes que ce qui précède est correctement extrait des livres de la Banque de Québec ici, et montre un état véritable des balances (débits ou crédits selon le cas) du compte de dépôt de H. J. Beemer à la Banque de Québec, le soir des dates y mentionnées.

Québec, 1er octobre 1892.

Pour la Banque de Québec,

WM. R. DEAN,
Inspecteur

Pièce "JG" 1, pour la couronne; produite le 1er octobre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

N° 1370.

$5,000. QUÉBEC, 4 février 1887.

Au caissier de la Banque de Québec,

Payez à H. J. Beemer ou au porteur, cinq mille dollars.

ROSS ET CIE.

Pièce "JG" 2, pour la couronne; produite le 1er octobre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

N° 1379.

$4,750. QUÉBEC, 9 février 1887.

Au caissier de la Banque de Québec.

Payez à H. J. Beemer ou au porteur, quatre mille sept cent cinquante dollars.

ROSS ET CIE.

Pièce "JG" 3, pour la couronne; produite le 1er octobre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

N° 1380.

$5,250. QUÉBEC, 9 février 1887.

Au caissier de la Banque de Québec.

Payez à H. J. Beemer ou au porteur, cinq mille deux cent cinquante dollars.

ROSS ET CIE.

Pièce "JG" 4, pour la couronne; produite le 1er octobre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

N° 1409.

$5,000. QUÉBEC, 18 février 1887.

Au caissier de la Banque de Québec,

Payez à H. J. Beemer ou au porteur, cinq mille dollars.

ROSS ET CIE.

Pièce "JG" 5, pour la couronne ; produite le 1er octobre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

N° 1411.

$4,406.59. QUÉBEC, 19 février 1887.

Au caissier de la Banque de Québec,

Payez à H. J. Beemer ou au porteur, quatre mille quatre cent six $\frac{59}{100}$ dollars.

Pour ROSS ET CIE.
JAMES GEGGIE.

Pièce "ARMc" 1, pour la couronne ; produite le 4 octobre 1892.

G. HAMEL,
Secrétaire, C.R.

CETTE CONVENTION, faite le 21e jour de septembre 1886, entre la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, ci-après appelée la compagnie, d'une part, et John J. McDonald, entrepreneur de la cité d'Ottawa, et Edward D. Boswell, comptable, de la cité de Toronto, faisant affaires sous les noms de McDonald et Boswell, et ci-après appelés entrepreneurs, d'autre part.

CONSIDÉRANT que la compagnie a été régulièrement constituée en corporation pour la construction d'un chemin de fer entre la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec, et Edmonton, dans la province du Nouveau-Brunswick, et a droit à deux certaines subventions pour lui venir en aide ci-devant accordées par le gouvernement du Canada, et aussi par les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, et a droit aussi à une subvention de $25,000 accordée par la municipalité de Fraserville aux termes et conditions énoncés dans le règlement régulièrement passé par cette municipalité. La compagnie pourra à l'avenir recevoir une nouvelle aide du gouvernement ou des municipalités.

ET CONSIDÉRANT que la compagnie désire faire commencer et compléter la ligne de chemin de fer qu'elle est autorisée à construire, sans délai qu'elle peut éviter, sur la ligne et le tracé à approuver par le gouverneur en conseil du Canada, et conformément au contrat fait et passé entre la compagnie et Sa Majesté la Reine représentée par le ministre des chemins de fer et canaux, et aussi conformément aux contrats et conventions faits ou à faire avec les gouvernements de Québec et du Nouveau-Brunswick, et d'une manière à approuver par les différents gouvernements du Canada et des dites provinces.

ET CONSIDÉRANT que les entrepreneurs, ont convenu pour la considération ci-après énoncée, d'entreprendre et compléter les dits travaux de la manière susdite.

A CES CAUSES, LA PRÉSENTE CONVENTION FAIT FOI que les dits entrepreneurs, pour eux-mêmes, leurs héritiers, exécuteurs et administrateurs par les présentes stipulent, promettent et conviennent avec la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, qu'ils, les dits entrepreneurs, devraient commencer et commenceront de suite et mèneront à bonne fin sans délai qu'ils pourront éviter, la construction de la ligne de chemin de fer de la dite compagnie à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup dans la province de Québec, jusqu'à Edmonton, dans la province du Nouveau-Brunswick, par la ligne du Lac Témiscouata et la Rivière Madawaska, pourvu que le gouverneur général en conseil approuve la construction du chemin de

fer par cette ligne ; ce chemin de fer devant être construit et terminé sous tous rapports conformément au contrat et au devis fait et passé entre la compagnie et Sa Majesté la reine Victoria, représentée à ce contrat par le ministre des chemins de fer et canaux, et portant la date du 21e jour de juin 1886.

Et les entrepreneurs stipulent et conviennent de plus qu'ils bâtiront et construiront le dit chemin de fer d'une manière qui sera approuvée par les gouvernements respectifs des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, et conformément aux contrats et conventions faits avec les dits gouvernements de manière à donner droit à la compagnie de recevoir la subvention et l'aide accordée par les dits gouvernements respectivement.

Et pour la considération ci-dessus et comme paiement des ouvrages à faire par les dits entrepreneurs, la dite compagnie par les présentes cède et transfère aux dits entrepreneurs, leurs héritiers, exécuteurs, administrateurs et ayants cause, toutes les dites subventions ou aide au taux de $6,000 par mille sur la longueur du dit chemin, n'excédant pas quatre-vingt-trois milles, payables à la dite compagnie par le gouvernement du Canada, et aussi la nouvelle subvention et le droit de recevoir du gouvernement en dernier lieu mentionné la somme de $3,000 par mille, sur la dite longueur sur le produit des terres jusqu'à concurrence de 10,000 acres par mille ci-devant accordées pour venir en aide au dit chemin par le gouvernement de la province de Québec, et tout le droit aux intérêts de la dite compagnie dans les dites terres, et aussi la subvention de $3,000 par mille jusqu'à présent accordée par la législature de la province du Nouveau-Brunswick sur la longueur du chemin dans cette province, soit une distance d'environ douze milles, avec le droit pour les dits entrepreneurs et leurs ayants cause, de recevoir et percevoir différentes subventions et les dites sommes d'argent de ces différents gouvernements lorsque et à mesure qu'elles deviendront payables en vertu des contrats ou conventions faits entre la dite compagnie et les différents gouvernements et à mesure que progresseront les travaux de construction et d'achèvement de la dite ligne de chemin de fer, et conformément aux certificats que donneront de temps à autres les ingénieurs de ces différents gouvernements.

Et la dite compagnie, pour la considération ci-dessus, cède et transporte aussi par les présentes aux dits entrepreneurs, leurs exécuteurs, administrateurs et ayants cause, la subvention ou boni de $25,000 jusqu'à présent accordé à la dite compagnie par la municipalité de Fraserville, avec le droit de le recevoir, et la dite compagnie stipule aussi par les présentes et convient de payer aux dits entrepreneurs la somme de $12,500 en paiement et compensation des dépenses jusqu'à ce jour encourues par les entrepreneurs à la demande de la compagnie, en faisant une exploration des différentes lignes et routes projetées pour le dit chemin de fer.

Et la dite compagnie stipule aussi et convient de faire et délivrer aux dits entrepreneurs pour la considération ci-dessus et en outre des subventions ci-dessus par les présentes cédées, des obligations à être légitimement faites et émises par la dite compagnie conformément au pouvoir qu'elle possède à cette fin, et qui constitueront une première hypothèque sur le dit chemin de fer et seront garanties par une hypothèque en faveur de fidéicommissaires en vertu de la disposition à cette fin contenue dans les lettres patentes constituant la compagnie en corporation, jusqu'à concurrence de $5,000 pour chaque mille de chemin de fer à construire en vertu de cette convention ; lesquelles dites obligations de première hypothèque seront faites, créées et exécutées par la compagnie de la manière ci-dessus énoncée, et seront déposées entre les mains de deux fidéicommissaires, dont l'un sera nommé par la com-

pagnie, et l'autre par les entrepreneurs, sur parole, de remettre et délivrer les dites obligations aux entrepreneurs de temps à autre à mesure que les travaux progresseront, et dans la même proportion que la subvention du gouvernement du Canada est payable sur le certificat de son ingénieur.

Et la dite compagnie stipule de plus et convient avec les dits entrepreneurs qu'elle, la dite compagnie, fera et émettra de temps à autre aux dits entrepreneurs comme capital-actions payé dans la dite compagnie que les dits entrepreneurs souscriront, ou, autant que le dit capital-actions a déjà été souscrit, la dite compagnie fera assigner aux dits entrepreneurs et leurs ayants cause, des actions dans la dite compagnie jusqu'à concurrence de $491,000, et qui seront faites, émises ou transportées aux dits entrepreneurs comme actions ou capital-actions acquitté en entier, de temps à autre, à mesure que les ouvrages progresseront, et dans la même proportion que la subvention du gouvernement fédéral est payable aux entrepreneurs de la manière ci-dessus prévue.

Et la dite compagnie par les présentes choisit et nomme irrévocablement les dits entrepreneurs comme vrais et légitimes procureurs de la dite compagnie pour, en son nom, percevoir et recevoir du gouvernement fédéral et de celui des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, et de la municipalité de Fraserville et de toute autre municipalité qui pourra à l'avenir accorder une subvention ou boni pour aider à la dite compagnie, tous ces différents bonis, subventions et aides au chemin de fer transférés et accordés ou à être accordés à la dite compagnie et auxquels elle a droit maintenant ou pourra à l'avenir avoir droit, avec pouvoir aux dits entrepreneurs et à leurs survivants et exécuteurs ou administrateurs de tel survivant de substituer un ou des autres procureurs aux lieu et place des dits entrepreneurs pour agir comme procureur de la dite compagnie, et de temps à autre de révoquer cette substitution et en faire une autre à sa place, ratifiant et confirmant par les présentes tout ce que les dits entrepreneurs ou tout procureur ou tous procureurs par eux substitués, feront légalement pour la compagnie dans les prémisses et sur paiement d'aucuns des deniers en vertu de l'autorisation ci-dessus conférée, les dits entrepreneurs ou tous procureurs qu'ils substitueront sont par les présentes autorisés à accorder des acquits ou décharges pour et au nom de la compagnie.

Il est par les présentes convenu que les obligations de la compagnie à être ainsi faites comme susdit formeront la seule émission d'obligations de première hypothèque à être faite par la compagnie et porteront intérêt à un taux n'excédant pas six pour cent par année et seront payables à telle période (ne dépassant pas cinquante ans) que les entrepreneurs fixeront, mais pas moins de vingt-sept ans depuis leur date, mais qu'aucun intérêt sur ces obligations ne sera payable par la compagnie avant qu'elles soient émises et délivrées de temps à autre aux entrepreneurs par les fidéicommissaires à mesure que les travaux progresseront.

En foi de quoi la dite compagnie a apposé aux présentes le sceau de la corporation, et le président et le secrétaire de la compagnie ont apposé leur signature, et les dits entrepreneurs ont apposé leurs sceings et sceaux les jour et an en premier lieu mentionnés.

Signé, scellé et délivré en présence de

HECTOR CAMERON.

JOHN J. MCDONALD, président.
E. CREAM, secrétaire.

MCDONALD ET BOSWELL.
JOHN J. MCDONALD.
E. D. BOSWELL.

Pièce "APC" 1, pour la couronne; produite le 27 octobre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

QUÉBEC, 4 février 1887.

Reçu de sir A. P. Caron, cinq mille dollars pour dépenses légales et déboursés.

THOS. MCGREEVY.

QUÉBEC, 9 février 1887.

Reçu de sir A. P. Caron, dix mille dollars pour dépenses légales pour le district.

THOS. MCGREEVY.

QUÉBEC, 18 février 1887.

Reçu cinq mille dollars de sir A. P. Caron pour déboursés et dépenses légales.

THOS. MCGREEVY.

QUÉBEC, 20 février 1887.

Reçu cinq mille dollars de sir A. P. Caron pour déboursés et dépenses.

THOS. MCGREEVY.

Citation; produite le 27 octobre 1892.

GUS. HAMEL,
Secrétaire, C. R.

CANADA,
Province de Québec,
District de Québec,

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc.

SALUT :—

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada, nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe Basile Routhier et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure de cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté de certaines accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre commission, et pour en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat pour le Canada, à l'honorable Thomas McGreevy, de la cité de Québec, actuellement à l'endroit appelé Fraserville, dans le comté de Témiscouata, dans la province de Québec.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous, en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le vingt-septième jour de septembre, pour rendre témoignage en cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré.

Et nous vous ordonnons de plus d'apporter là et alors et de produire tous les livres, livrets de banques, carnets de chèques, souches de chèques, reçus, lettres,

ordres, papiers et pièces justificatives relatifs aux recettes et paiements de dépenses d'élection pendant que vous agissiez comme trésorier politique du parti conservateur dans le district de Québec.

Donné sous notre sceau, en la cité de Québec, ce dix-neuvième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT.
Commissaires.

FRASERVILLE, 22 septembre 1892.

Je soussigné, huissier juré de la cour supérieure nommé pour le district de Kamouraska, résidant à Fraserville, certifie par les présentes sous mon serment d'office que le vingt-deuxième jour de septembre courant, entre huit et neuf heures de l'avant-midi, j'ai signifié la présente citation originale à l'honorable Thomas McGreevy, le témoin nommé de l'autre part, en lui laissant une copie dûment certifiée de la présente citation à son domicile actuel à Fraserville, en parlant à une personne raisonnable de sa famille à son dit domicile, et en lui exhibant là et alors le présent original. La distance du domicile du dit témoin au palais de justice à Québec est de cent dix-huit milles, et de ma résidence au lieu de la signification, de trois milles.

A. T. CHAMBERLAND,
H. C. S.

CANADA,
Province de Québec,
District de Québec.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc.

SALUT :—

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada, nous constituant et nommant, nous, l'honorable Basile Routhier et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure de cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et pour en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.

A J. J. McDonald, entrepreneur de chemin de fer, de la ville de Fraserville, district de Kamouraska.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous, en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le quatrième jour d'octobre prochain, pour rendre témoignage en cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré.

Et nous vous ordonnons de plus d'apporter là et alors et de produire toutes les conventions, correspondances et papiers de toutes sortes relatifs à l'achat par lui de son intérêt dans le chemin de fer de Témiscouata, et toutes pièces justificatives, billets ou chèques ou livres contenant des inscriptions relatives au paiement par lui de la considération de cet achat, et toutes pièces

justificatives, billets ou chèques ou livres contenant des inscriptions relatives au paiement de deniers pour aider à l'élection de sir Adolphe Caron ou autres membres ou partisans du gouvernement dont il faisait partie depuis que le dit J. J. McDonald a acquis un intérêt dans le dit chemin de fer et devint profitablement intéressé dans les subventions fédérales accordées au dit chemin de fer.

Donné sous notre sceing en la cité de Québec, ce trentième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

Je soussigné, huissier juré de la cour supérieure, nommé pour le district de Kamouraska, résidant à Fraserville, certifie par les présentes sous mon serment d'office que le premier jour d'octobre courant, entre midi et une heure après-midi, j'ai signifié la présente citation originale à John J. McDonald, le témoin nommé de l'autre part, en lui laissant une copie dûment certifiée de la présente, à son domicile à Fraserville, en parlant à une personne raisonnable de la famille et lui exhibant là et alors le présent original.

A. T. CHAMBERLAND,
H.C.S.

Fraserville, 1er octobre 1892.

CANADA,
Province de Québec,
District de Québec.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc.

SALUT :

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada, nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe Basile Routhier et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure en cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et pour en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.

A John J. McDonald, de la Rivière-du-Loup, entrepreneur de chemin de fer, présentement en la cité de Montréal.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous, en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le onzième jour d'octobre courant, pour rendre témoignage en cette affaire et votre présence, y sera requise jour par jour, jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré.

Et nous vous ordonnons de plus d'apporter là et alors et de produire toutes les conventions, correspondances et papiers de toutes sortes relatifs à l'achat par lui de son intérêt dans le chemin de fer de Témiscouata, et toutes pièces justificatives, billets ou chèques ou livres contenant des inscriptions relatives au paiement par lui de la considération de cet achat, et toutes pièces

justificatives, billets ou chèques ou livres contenant des inscriptions relatives au paiement de deniers pour aider à l'élection de sir Adolphe P. Caron ou autres membres ou partisans du gouvernement dont il faisait partie depuis que le dit J. J. McDonald a acquis un intérêt dans le dit chemin de fer et devint profitablement intéressé dans les subventions fédérales accordées au dit chemin de fer.

Donné sous notre sceing, en la dite cité de Québec, ce quatrième jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT.
Commissaires.

Je soussigné, résidant en la cité de Montréal, un des huissiers jurés de la cour supérieure de Sa Majesté pour le Bas-Canada, nommé et agissant dans et pour le district de Montréal, certifie par le présent, sous mon serment d'office, que le cinquième jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-douze, entre trois et quatre heures de l'après-midi, j'ai signifié la présente citation à John J. McDonald, le témoin nommé d'autre part, en lui en laissant une copie certifiée à lui-même personnellement en la cité de Montréal.

La distance depuis le palais de justice en la cité de Montréal et depuis mon domicile jusqu'au lieu de la signification est de plus d'un mille, et que j'ai dû nécessairement, pour faire cette signification, parcourir une distance de plus d'un mille.

JOSEPH SIPLING,
H. C. S.

Montréal, 5 octobre 1892.

Honoraires, $1.00.

Citation ; produite le 23 septembre 1892.

G. HAMEL.
Secrétaire, C. R.

CANADA,
Province de Québec,
District de Québec.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi ;

SALUT :

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe Basile Routhier et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure en cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et en faire rapport à l'honorable secrétaire d'État de la Puissance du Canada.

A J. Israël Tarte, journaliste, de la cité et du district de Montréal.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous, en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le vingt-septième

jour de septembre courant, pour rendre témoignage dans cette affaire, et votre présence y sera requise, jour par jour, jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré.

Et nous vous ordonnons de plus d'apporter là et alors et de produire toutes conventions, correspondance, pièces justificatives ou documents d'aucune sorte ayant rapport à la vente à J. J. McDonald d'un intérêt dans le chemin de fer de Témiscouata, ou en paiement de la considération de cette vente, ou à des contributions de la part d'aucune personne profitablement intéressée dans les subventions accordées au dit chemin de fer, pour les fins d'élections, pour aider à l'élection à la Chambre des communes de sir Adolphe Caron ou autres membres et partisans du gouvernement dont il faisait partie.

Donné sous notre sceing, en la cité de Québec, ce dix-neuvième jour de septembre, mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT.
Commissaires.

Je, soussigné, résidant en la cité de Montréal, un des huissiers jurés de la cour supérieure de Sa Majesté pour le Bas Canada, nommé et agissant dans et pour le district de Montréal, certifie par le présent et fais rapport sous mon serment d'office que le vingt-deuxième jour de septembre mil huit cent quatre vingt-douze, entre onze heures et midi de la matinée, j'ai offert à Israël Tarte la somme de treize dollars, qu'il a acceptée comme frais de voyage jusqu'à la cité de Québec pour rendre témoignage devant la commission royale dans la cause de sir A. P. Caron.

La distance entre le palais de justice, en la cité de Montréal, et entre mon domicile et l'endroit susdit de la signification, est de plus d'un mille, et que j'ai nécessairement dû parcourir la distance de plus d'un mille pour faire cette signification.

Montréal, 22 septembre 1892.

JOS. SIPLING,
H. C. S.

Service, $1.00.

Je soussigné, un des huissiers jurés de la cour supérieure de Sa Majesté, nommé et agissant dans et pour le district de Montréal, résidant en la cité de Montréal, certifie par les présentes et fais rapport sous mon serment d'office, que le dix-neuvième jour de septembre 1892, entre six et sept heures du soir, j'ai signifié la citation originale ci-jointe au témoin nommé d'autre part, J. Israël Tarte, en parlant et en laissant une copie certifiée de la citation à une personne raisonnable de sa famille à son domicile, en la cité de Montréal. La distance entre le palais de justice, en la cité, et le lieu de la signification, est de cent quatre-vingts milles, et de mon domicile au lieu de la signification, de deux milles.

Montréal, 19 septembre 1892.

FRANCIS B. GODIN,
H. C. S.

Service, $1.00.

Citation ; produite le 30 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

CANADA.
Province de Québec,
District de Québec.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc.

SALUT :

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe Basile Rouhtier et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure en cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.

A Ernest Wurtele, de la cité de Québec, district de Québec.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous en notre palais de justice en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le onzième jour d'octobre courant, pour rendre témoignage en cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré.

Nous vous ordonnons d'apporter là et alors et de produire tous les contrats, conventions, livres, papiers ou correspondance ayant rapport à la construction du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean ou aux affaires de finances relatives à ce chemin de fer, et tous chèques, billets, souches de chèques, pièces justificatives, livrets de banque, livres de comptes ou tous autres papiers, lettres ou documents ayant rapport ou contenant des inscriptions relatives aux paiements de deniers à sir Adolphe Caron, ou relatives à des contributions pour des fins d'élections pour aider l'élection à la Chambre des communes de sir Adolphe Caron ou d'autres membres ou partisans du gouvernement dont il faisait partie.

Donné sous notre sceing en la cité de Québec, ce vingt-neuvième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

QUÉBEC, 29 septembre 1892.

Je, Adrisse Dion, huissier juré de la cour supérieure pour la province de Québec, nommé dans et pour le district de Québec, rue St. Valier, n° 267, certifie par le présent, sous mon serment d'office, que le vingt-neuvième jour de septembre courant, entre quatre et cinq heures de l'après-midi, j'ai personnellement signifié la présente citation à Ernest Wurtele, de la cité et du district de Québec, lui parlant à son bureau, en la cité de Québec, et en lui délivrant des copies certifiées et là et alors lui montrant le présent original.

ADRISSE DION,
H. C. S.

CANADA.
Province de Québec,
District de Québec,

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc.

SALUT :

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe Basile Routhier et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure en cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.

A P. B. Dumoulin, de la cité de Québec, gérant de la Banque du Peuple, à Québec. Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le trentième jour de septembre prochain, pour rendre témoignage en cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré.

Et nous vous ordonnons de plus d'apporter là et alors et de produire tous les livres faisant voir les comptes généraux de sir Adolphe Caron et de l'honorable Thomas McGreevy pendant la période s'étendant de 1882 à 1891, alors que des subventions étaient accordées pour la construction du chemin de fer du Lac Saint-Jean et du chemin de fer Témiscouata.

Donné sous notre sceing, en la cité de Québec, ce trentième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

Je, Adrisse Dion, huissier juré de la cour supérieure pour la province de Québec, nommé dans et pour le district de Québec et résidant en la cité de Québec, rue Saint-Valier, n° 267, certifie par le présent sous mon serment d'office que le premier jour d'octobre courant, entre dix et onze heures de l'avant-midi, j'ai personnellement certifié la présente citation à M. P. B. Dumoulin, de la cité de Québec, gérant de la Banque du Peuple, à Québec, en lui parlant personnellement à la banque du Peuple à Québec, et en lui délivrant des copies certifiées de la présente et en lui montrant le présent original.

QUÉBEC, 29 septembre 1892.

ADRISSE DION,
H. C. S.

CANADA,
Province de Québec,
District de Québec.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc.

SALUT :

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe Basile Routhier et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure en cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et en faire rapport à l'honorable secrétaire d'État de la Puissance du Canada.

A E D. Boswell, secrétaire du chemin de fer de Témiscouata, de la ville de Fraserville, district de Kamouraska.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous en notre palais de justice en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le onzième jour d'octobre courant, pour rendre témoignage en cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré.

Et nous vous ordonnons de plus d'apporter là et alors et de produire tous les livres indiquant la réception et le paiement ou la disposition des subventions fédérales.

Donné sous notre sceing, en la cité de Québec, ce trentième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

Je soussigné, huissier juré de la cour supérieure nommé pour le district de Kamouraska, résidant à Fraserville, certifie par le présent sous mon serment d'office que le premier jour d'octobre, entre midi et une heure de l'après-midi, j'ai signifié la présente citation originale à Edward D. Boswell, le témoin nommé de l'autre part, en lui laissant une copie dûment certifiée de la présente à son domicile à Fraserville, en parlant à une personne raisonnable de sa famille, et en lui montrant là et alors le présent original.

FRASERVILLE, 1er octobre 1892.

A. T. CHAMBERLAND,
H. C. S.

CANADA.
Province de Québec,
District de Québec.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grgnde-Bretagne et d'Irlande, Defenseur de la foi, etc.,

SALUT :—

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada, nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe

Basile Routhier, et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure en cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission et en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.

A E. D. Boswell, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, du district de Kamouraska, de la ville de Fraserville, actuellement dans la cité de Toronto, province de l'Ontario.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le onzième jour d'octobre courant, pour rendre témoignage dans cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré.

Et nous vous ordonnons de plus d'apporter là et alors et de produire tous les livres indiquant la réception et le paiement ou la disposition des subventions fédérales.

Donné sous notre sceing, en la cité de Québec, ce quatrième jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

(*Vraie copie.*)

Une vraie copie de la présente citation a été signifiée par moi, soussigné, à E. D. Boswell, en la cité de Toronto, dans la province de l'Ontario, ce sixième (6e) jour d'octobre 1892, et en même temps et au même endroit j'ai payé au dit E. D. Boswell, la somme de $40.00 (quarante dollars) pour ses frais de voyages et dépenses.

E. SCOTT GRIFFIN,
32 *Church Street, Toronto.*

CANADA,
Province de l'Ontario,
Comté de York.
} Savoir :—

Je, Edward Scott Griffin, avocat, de la cité de Toronto, dans le comté de York et la province de l'Ontario, étant régulièrement assermenté, dépose et dis ce qui suit :

1. Que jeudi, le sixième jour d'octobre 1892, j'ai personnellement signifié à E. D. Boswell, nommé dans la citation ci-annexée, une vraie copie de la dite citation ci-annexée, en délivrant et laissant cette copie au dit E. D. Boswell, au Queen's Hotel, dans la cité de Toronto, dans le dit comté de York.

2. Qu'à l'époque de cette signification j'ai montré au dit E. D. Boswell l'original de la citation ci-annexée et lui ai payé la somme de quarante dollars ($40.00) comme frais de voyage, honoraire et dépenses de témoin, cette somme étant suffisante pour cette fin, ainsi qu'on m'en affirme et que je le crois.

3. Que subséquemment j'ai fait le même jour l'inscription qui paraît sur l'envers de la citation ci-annexée.

E. S. GRIFFIN.

Assermenté devant moi, en la cité de Toronto, dans le comté d'York et la province susdite, ce 5e jour d'octobre 1892.

CHARLES SWABEY,
Notaire public dans et pour la province de l'Ontario.

Citation ; produite le 23 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL
Secrétaire, C.R.

CANADA,
Province de Québec,
District de Québec.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc.

SALUT :—

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada, nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe Basile Routhier, et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure en cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.

A Horace J. Beemer, entrepreneur, de la cité et du district de Montréal.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le onzième jour d'octobre courant, pour rendre témoignage dans cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré.

Et nous vous ordonnons de plus d'apporter là et alors et de produire tous les contrats, conventions, livres, papiers ou correspondances ayant rapport à la construction du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean et aux affaires de finances relatives à ce chemin de fer, et tous chèques, billets, souches de chèques, pièces justificatives, livrets de banque, livres de comptes ou tous autres papiers, lettres ou documents ayant rapport ou contenant des inscriptions relatives aux paiements de deniers à sir Adolphe P. Caron, ou relatives à des contributions pour des fins d'élection pour aider à l'élection à la Chambre des communes de sir Adolphe Caron ou d'autres membres partisans du gouvernement dont il faisait partie.

Donné sous notre sceing, en la cité de Québec, ce dix-neuvième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

Je soussigné, résidant en la cité de Montréal, un des huissiers jurés de la cour supérieure de Sa Majesté pour le Bas-Canada, nommé et agissant dans et pour le district de Montréal, certifie par les présentes et fais rapport sous mon serment d'office que le 21me jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze, entre cinq et six heures de l'après-midi, j'ai offert au témoin nommé d'autre part, H. J. Beemer, la somme de treize dollars, qu'il a acceptée, comme frais de voyage sur la dite citation, la dite offre ayant été faite personnellement au dit témoin.

La distance entre le palais de justice en la cité de Montréal, et entre mon domicile et le lieu de la signification est d'un mille, et que j'ai dû nécessairement parcourir une distance d'un mille pour faire la dite citation.

Montréal, 21 septembre 1892.
Service, $1.00.

WM. SIPLING,
H.C.S.

Je soussigné, un des huissiers jurés de la cour supérieure de Sa Majesté, nommé et agissant dans et pour le district de Montréal, certifie par les présentes et fais rapport sous mon serment d'office, que le 19e jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze, j'ai signifié la citation originale d'autre part écrite, au témoin nommé H. J. Beemer, en parlant et en en laissant une copie certifiée à une personne raisonnable de sa famille à son domicile dans la dite cité de Montréal. La distance entre le palais de justice dans la cité de Québec au lieu de la signification est de cent quatre-vingt milles, et entre mon domicile et le lieu de la signification la distance est de deux milles.

Montréal, 19 septembre 1892.

FRANCIS B. GODIN,

Service, $1. *H.C.S.*

Citation ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,

Secrétaire, C. R.

CANADA,
Province d'Ontario, } Savoir :
Comté de Carleton.

Dans l'affaire de la commission royale nommée pour prendre les témoignages au sujet de certaines accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron.

Je, James Hughes, de la cité d'Ottawa, dans le comté de Carleton, et dans la province d'Ontario, sergent de police, étant assermenté, dis :

1. Que jeudi, le quinzième jour de septembre A.D. 1892, j'ai signifié personnellement à Louis Kossuth Jones, la personne y nommée, une vraie copie de la citation ci-annexée, en la délivrant et laissant au dit Louis Kossuth Jones, le jour en dernier lieu mentionné en la dite cité d'Ottawa.

2. Au temps de cette signification comme susdit, j'ai payé au dit Louis Kossuth Jones la somme de douze dollars comme frais de voyage.

3. Subséquemment, j'ai fait sur l'original de cette citation ainsi signifiée une inscription de la date de cette signification et de ce paiement.

JAMES HUGHES.

Assermenté devant moi en la cité d'Ottawa, dans le comté de Carleton, ce seizième jour de septembre 1892.

W. E. HODGINS,

Commissaire, etc., notaire public, etc.

Signifié personnellement à L. K. Jones une vraie copie de cette citation, jeudi le 15e jour de septembre 1892, et en même temps lui ai donné la somme de douze dollars pour frais de voyage.

JAMES HUGHES.

CANADA.
Province de Québec,
District de Québec.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc.

SALUT : —

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada, nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe Basile Routhier, et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure en cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.

A Louis Kossuth Jones, de la cité d'Ottawa, dans le comté de Carleton, et province de l'Ontario, secrétaire de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le vingtième jour de septembre courant, pour rendre témoignage dans cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré. Et nous vous ordonnons de plus d'apporter là et alors et de produire tous les papiers et documents aux soins du département des chemins de fer et canaux ayant rapport aux chemins de fer de Québec au Lac Saint-Jean et de Témiscouata, ainsi qu'un index descriptif de ces papiers.

Donné sous notre sceing en la cité de Québec, ce treizième jour de septembre, mil huit cent quatre-vingt-onze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

Citation ; produite le 21 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

Signifié personnellement à M. G. Dickieson une vraie copie de cette citation, jeudi le 15e jour de septembre 1892, et en même temps lui ai donné la somme de vingt-cinq dollars convenue.

JAMES HUGHES.

CANADA,
Province de Québec,
District de Québec.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, etc., reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc.

SALUT :—

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada, nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe

Basile Routhier, et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure en cette province, commissaires pour recevoir les témognages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.

A Matthew G. Dickieson, de la cité d'Ottawa, dans le comté de Carleton, province de l'Ontario, comptable, chef du département des finances.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le vingtième jour de septembre courant, pour rendre témoignage dans cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré. Et nous vous ordonnons de plus d'apporter là et alors et de produire tous les certificats de l'auditeur général, procurations, chèques et pièces justificatives ayant rapport au paiement des subventions accordées au chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean et au chemin de fer de Témiscouata.

Donné sous notre sceing, en la cité de Québec, ce treizième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

CANADA.
Province de l'Ontario, } Savoir :—
District de Carleton.

Dans l'affaire de la commission royale nommée pour prendre les témoignages au sujet de certaines accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron.

Je, James Hughes, de la cité d'Ottawa, dans le comté de Carleton, et dans la province d'Ontario, sergent de police, étant assermenté, dis :

1. Que jeudi, le quinzième jour de septembre A.D. 1892, j'ai signifié personnellement à Matthew G. Dickieson, la personne y nommée, une vraie copie de la citation ci-annexée en la délivrant et laissant au dit Matthew G. Dickieson, le jour en dernier lieu mentionné en la dite cité d'Ottawa.

2. Au temps de cette signification comme susdit, j'ai payé au dit Matthew G. Dickieson la somme de vingt-cinq dollars comme frais de voyage.

3. Subséquemment, j'ai fait sur l'original de cette citation ainsi signifiée une inscription de la date de cette signification et de ce paiement.

JAMES HUGHES.

Assermenté devant moi en la cité d'Ottawa, dans le comté de Carleton, ce seizième jour de septembre 1892. }

W. E. HODGINS,
Commissaire, etc., notaire public, etc.

Citation; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

CANADA,
Province de Québec,
District de Québec.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc.

SALUT :—

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada, nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe Basile Routhier, et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure en cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.

A J. G. Scott, de la cité de Québec, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le vingt-unième jour de septembre courant, pour rendre témoignage dans cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré. Et nous vous ordonnons de plus d'apporter là et alors et de produire tous les livres indiquant la réception et le paiement ou la disposition des subventions fédérales.

Donné sous notre sceing, en la cité de Québec, ce dix-neuvième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

Je soussigné, huissier de la cour supérieure pour la province de Québec, nommé pour le district de Québec, résidant en la cité de Québec, rue Saint-Gabriel, n° 16, certifie par le présent sous mon serment d'office que le dix-neuvième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze, entre six et sept heures de l'après-midi, j'ai personnellement signifié la présente citation à J. B. Scott, écr, de la cité de Québec, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, témoin nommé d'autre part, à son domicile à Québec, en parlant à une personne raisonnable de sa famille et lui délivrant une vraie copie certifiée de cette citation et en lui exhibant là et alors le présent original.

QUÉBEC, 19 septembre 1892.

OLIVIER BROUSSEAU,
H.C.S.

Citation ; produite le 20 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

CANADA.
Province de Québec,
District de Québec.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc.

SALUT :—

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada, nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe Basile Routhier, et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure en cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.

A M. J. G. Scott, de la cité de Québec, secrétaire de la Compagnie de construction du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le vingt-unième jour de septembre courant, pour rendre témoignage dans cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré. Et nous vous ordonnons de plus d'apporter là et alors, et de produire tous contrats, sous-contrats et conventions concernant la construction, ou les affaires financières du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean ; ainsi que le livre des minutes et les livres de compte de la compagnie et tous livres indiquant la réception ou le transfert d'aucune des subventions fédérales.

Donné sous notre seing, en la cité de Québec, ce dix-neuvième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

Je soussigné, Olivier Brousseau, huissier juré de la cour supérieure pour la province de Québec, nommé pour le district de Québec, résidant en la cité de Québec, rue Saint-Gabriel, n° 16, certifie par le présent, sous mon serment d'office, que le dix-neuvième jour de septembre mil huit cent quatre-ving-douze, entre six et sept heures de l'après-midi, j'ai personnellement signifié la présente citation à M. J. G. Scott, de la cité de Québec, secrétaire de la Compagnie de contruction du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, le témoin nommé d'autre part, à son domicile à Québec, en parlant à une personne raisonnable de sa famille, en lui délivrant une vraie copie certifiée de la présente et lui montrant là et alors le présent original.

QUÉBEC, 19 septembre 1892.

OLIVIER BROUSSEAU,
H. C. S.

Citation ; produite le 29 septembre 1892.

GUSTAVE HAMEL,
Secrétaire, C. R.

CANADA.
Province de Québec,
District de Québec.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc.,

SALUT :—

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada, nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe Basile Routhier, et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure en cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.

A J. Stevenson, gérant de la Banque de Québec.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le vingt-neuvième jour de septembre courant, pour rendre témoignage dans cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré.

Nous vous ordonnons de plus d'apporter et de produire là et alors tous les livres indiquant les comptes d'escompte, de dépôts et généraux de sir Adolphe Caron et de Thomas McGreevy durant la période de 1882 à 1891, pendant laquelle des subventions étaient accordées pour la construction du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, et du chemin de fer de Témiscouata.

Donné sous notre seing, en la cité de Québec, ce vingt-sixième jour de septembre mil huit cent quatre-ving-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

CANADA,
Province de Québec,
District de Québec.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc.,

SALUT :—

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada, nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe Basile Routhier, et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure en cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.

A Frank Ross, James Geggie et Antoine Bonhomme, tous de la cité de Québec, le premier, marchand, et James Geggie et Antoine Bonhomme, comptables.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le vingt-troisième jour de septembre courant, pour rendre témoignage dans cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré.

Nous vous ordonnons de plus d'apporter, là et alors, et de produire toutes les conventions, pièces justificatives, papiers, correspondance ou livres ayant rapport à la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, ou sa construction, ou ses affaires financières, et aussi tous les billets ou pièces justificatives, livres contenant des inscriptions relatives à des paiements à ou pour sir Adolphe Caron tandis que feu J. G. Ross s'occupait de la construction ou des affaires financières du dit chemin de fer ou était profitablement intéressé dans les subventions fédérales accordées à ce chemin.

Donné sous notre sceing, en la cité de Québec, ce vingt-deuxième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

Je, Adrisse Dion, huissier juré de la cour supérieure, pour la province de Québec, nommé dans et pour le district de Québec, et résidant en la cité de Québec, rue Saint-Valier, n° 267, certifie par le présent sous mon serment d'office, que le vingt-deuxième jour de septembre courant, entre cinq et sept heures de l'après-midi, j'ai personnellement signifié la présente citation à M. Frank Ross, en parlant à une personne raisonnable de la famille à son domicile, sur le chemin de Sainte-Foye, et à James Geggie en parlant à lui-même à son domicile, à Beauport, et à M. Bonhomme en parlant à lui-même au bureau de M. Ross en la basse-ville de Québec, leur délivrant alors de vraies copies certifiées de cette citation et leur montrant là et alors le présent original.

Je certifie de plus que la distance des domiciles des dits témoins au palais de justice à Québec est de sept milles, et de mon domicile au lieu de la signification d'au moins sept milles.

Québec, 22 septembre 1892.

ADRISSE DION,
H.C.S.

Canada:
Province de Québec,
District de Québec.

Victoria, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc.

Salut :—

En vertu de la commission royale émise sous le Grand Sceau de la Puissance du Canada, nous constituant et nommant, nous, l'honorable Adolphe Basile Routhier, et l'honorable Melbourne M. Tait, juges de la cour supérieure

en cette province, commissaires pour recevoir les témoignages sur la vérité ou la fausseté des accusations portées contre l'honorable sir Adolphe P. Caron, membre de la Chambre des communes et du gouvernement de la Puissance du Canada, et l'un des conseillers privés de Sa Majesté pour la dite Puissance du Canada, telles que relatées dans la première partie de notre dite commission, et en faire rapport à l'honorable secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.

Au Dr Grandbois, député au parlement par le comté de Témiscouata, et A. R. McDonald, surintendant du chemin de fer Intercolonial, tous deux de la ville de Fraserville, dans le comté de Kamouraska.

Nous vous commandons sous les peines de droit de comparaître devant nous en notre palais de justice, en la cité de Québec, à l'endroit des séances de la dite commission, à dix heures et demie de l'avant-midi, le quatrième jour d'octobre courant, pour rendre témoignage dans cette affaire, et votre présence y sera requise jour par jour jusqu'à ce que vous soyiez légalement libéré. Nous vous ordonnons de plus d'apporter là et alors et de produire toutes conventions, correspondances, papiers, pièces justificatives ou documents d'aucune sorte relatifs à la vente à J. J. McDonald d'un intérêt dans le chemin de fer de Témiscouata ou au paiement de la considération de cette vente ou à des contributions par aucune personne profitablement intéressée dans les subventions au dit chemin de fer, pour des fins d'élection, pour aider à l'élection à la Chambre des communes de sir Adolphe Caron ou autres membres ou partisans du gouvernement dont il faisait partie.

Donné sous notre sceing, en la cité de Québec, ce trentième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-douze.

A. B. ROUTHIER,
M. M. TAIT,
Commissaires.

Je soussigné, huissier juré de la cour supérieure pour le district de Kamouraska, résidant à Fraserville, certifie par le présent sous mon serment d'office, que le 1er octobre courant, entre une et trois heures de l'après-midi, j'ai signifié la présente citation à A. R. McDonald et P. E. Grandbois, les témoins nommés d'autre part, en laissant à chacun d'eux une copie certifiée de cette citation à leurs domiciles respectifs à Fraserville, en parlant à A. R. McDonald, lui-même, et quant à P. E. Grandbois, à une personne raisonnable de sa famille à son dit domicile, leur montrant là et alors ce présent original.

Je certifie de plus qu'en signifiant cette citation à ces dits témoins, j'ai offert à chacun d'eux une somme de dix dollars, qu'ils ont acceptée, pour défrayer leurs frais de voyage.

FRASERVILLE, 1er octobre 1892.

A. T. CHAMBERLAND,
H.C.S.